تاريخ الخابورة البحري

تأليف: خلفان بن علي بن خلفان القاسمي

تاريخ الخابورة البحري

تأليف: خلفان بن علي بن خلفان القاسمي

تصميم: أميمة بنت خلفان بن علي القاسمية

خط العنوان: عبدالقادر بن خلفان بن علي القاسمي

بسم الله الرحمن الرحيم

جميع الحقوق محفوظة للمؤلف

طبعة إلكترونية أولى

رقم الإيداع: CPRG0004643064

كلمة شكر

أتقدم بالشكر الجزيل لكل من قدم كتابا أو صورة أو فائدة أو معلومة أدت إلى إبراز هذه المشاركة المتواضعة إلى حيز الوجود وأخص بالشكر كلا من:

- الشيخ عامر بن شوين بن عامر الحوسني على ما قدم من دعم ومعلومات وتشجيع.
- الشيخ سعيد بن أحمد بن ناصر الحوسني على ما قدم من معلومات.
- الوستاد النجار حمد بن عبدالله بن حمد الحكماني الساكن الرديدة على ما قدم من معلومات بحرية وفي صنعة السفن والأسفار.
- الوستاد النجار سعيد بن عبيد بن حمدان المسعودي الساكن الرديدة على ما قدم من معلومات بحرية وفي صنعة النجارة وبناء السفن والفنون.
- والعارف بالأسفار مبارك بن عبيد بن فريش السناني الساكن الرديدة.
- والنوخذا عبدالله بن سعيد بن راشد السناني الساكن خور الهند على ما قدم من معلومات بحرية قيمة عن الأسفار في البحر والصيد ومعداته.
- والدكتور إبراهيم بن عبدالله بن راشد القرطوبي على ما قدم من معلومات.
- والأستاذ محمد بن علي بن محمد القاسمي الساكن الواسط

على ما قدم من مراجع وكتب متنوعة في علوم البحار.

- والأستاذ سالم بن عبدالله بن سعيد السناني الساكن خور الهند على ما قدم من معلومات في سنن أهل الصيد البحري.

- والأستاذ خليفة بن جميل بن علي الهنداسي الساكن خور رسل على ما نقل لنا من قصص وأخبارعن أهل البحر.

- والبحار شنين بن محمد بن ضحي الرديني الساكن عباسة على ما قدم من معلومات قيمة عن الأسفار في البحار وأشعار وفنون.

- والبحار سيف بن حميد بن زايد الهنداسي الساكن خور رسل على ما قدم من معلومات بحرية في الغوص لأجل الصدف.

- وحمدان بن سعيد بن عبيد بن حمدان المسعودي الساكن الرديدة على ما قدم من أشعار.

- وعلي بن عبدالله بن ناصر الحوسني الساكن الرديدة على ما قدم من دعم وتشجع.

- وسعيد بن عبدالله بن سعيد الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

- وحسن بن علي بن حسن الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

مقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله على آلائه والشكر له على نعمائه، {هُوَ الَّذِي خَلَقَ لَكُم مَّا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا ثُمَّ اسْتَوَىٰ إِلَى السَّمَاءِ فَسَوَّاهُنَّ سَبْعَ سَمَاوَاتٍ ۚ وَهُوَ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ} [البقرة : ٢٩] {۞ اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [الجاثية : ١٢] {وَمِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ * إِن يَشَأْ يُسْكِنِ الرِّيحَ فَيَظْلَلْنَ رَوَاكِدَ عَلَىٰ ظَهْرِهِ ۚ إِنَّ فِي ذَٰلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ} [الشورى :٣٢ - ٣٣]

والصلاة والسلام على سيدنا وحبيبنا وشفيعنا محمد بن عبدالله سيد الأولين والآخرين وحبيب رب العالمين الرحمة المهداة وصفوة الله على أنبيائه كشف الله به دياجير ظلام الجهل والجهالة، الأمي الذي تولى الله تعليمه وتفهيمه {وَمَا كُنتَ تَتْلُو مِن قَبْلِهِ مِن كِتَابٍ وَلَا تَخُطُّهُ بِيَمِينِكَ ۖ إِذًا لَّارْتَابَ الْمُبْطِلُونَ} [العنكبوت : ٤٨]

{لَا تُحَرِّكْ بِهِ لِسَانَكَ لِتَعْجَلَ بِهِ * إِنَّ عَلَيْنَا جَمْعَهُ وَقُرْآنَهُ * فَإِذَا قَرَأْنَاهُ فَاتَّبِعْ قُرْآنَهُ * ثُمَّ إِنَّ عَلَيْنَا بَيَانَهُ} [القيامة :١٦ - ١٩]

وأشهد أن لا إله إلا الله وحده لا شريك له له الملك وله الحمد وهو على كل شيء قدير وأشهد أن محمدا عبده ورسوله.

وبعد:-

فإن التاريخ البحري قديم بقدم الإنسانية لأنه لما خلق الله الانسان وجد البحر مخلوقا قبله وفيه يسر الله له رزقه وزينته وبه وسائل تنقله من مكان إلى آخر قال الله تعالى: {وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [النحل : ١٤] ونحن هنا لسنا نتكلم عن التاريخ البحري للإنسانية ككل أو عن تاريخ المسلمين أو العرب أو تاريخ عمان ككل بل نتكلم عن تاريخ الخابورة البحري ولكن سنتكلم عن ذلك بشكل موجز تتميما للفائدة فالخابورة هي إحدى ولايات سلطنة عمان الساحلية في منطقة الباطنة والباطنة منطقة بحرية سواحلها أكثر من ثلاثمائة كيلو تمتد من كلباء في دولة الإمارات إلى مسقط عاصمة سلطنة عمان وعمان دولة بحرية تمتد سواحلها على مسافة ٣١٦٥ ألف كلم من مضيق هرمز في الشمال.

أما في الزمن السابق فلا شك أنها أطول من هذه المسافة وتطل بذلك على ثلاثة بحار ألا وهي: بحر العرب وبحر عُمان، والخليج العربي. ويحدها من ناحية الغرب دولة الإمارات العربية المتحدة (طولها ٤١٠ كم) والمملكة العربية السعودية (طولها ٦٧٦ كم)، ومن والجنوب الجمهورية

اليمنية (طولها ٢٨٨ كم) ومن الشمال مضيق هرمز، ومن الشرق بحر العرب.

وتبلغ مساحة عُمان ما يقارب ٣٠٩,٥٠٠ كم^2 وبذلك تكون ثالث أكبر دولة في شبه الجزيرة العربية بعد المملكة العربية السعودية واليمن، وهذا يضع سلطنة عُمان ضمن مجموعة الدول المتوسطة المساحة؛ أي أنَّ مساحتها قريبة من مساحة كل من ايطاليا والفلبين وبولندا وأقل قليلاً من مساحة اليابان، إلا أنها أكبر من مساحة المملكة المتحدة وأكبر من دولة الإمارات العربية المتحدة والبحرين وقطر والكويت مجتمعة، وأكبر كذلك من مساحة سوريا والأردن ولبنان مجتمعة ويتبع سلطنة عُمان مجموعة من الجزر معظمها عبارة عن نتوءات صخرية في عرض البحر، أكبر هذه الجزر من حيث المساحة هي جزيرة مصيرة في بحر العرب المأهولة بالسكان.

وكانت عمان منذ القدم يمتاز أهلها بالملاحة البحرية لأن موقعها ينبئ عن ذلك وتاريخها يحكي ذلك من قديم الزمان من قبل عهد اليعاربة وفي عهد دولة اليعاربة بعد طرد البرتغاليين بنى العمانيون أسطولين كبيرين لمطاردة البرتغاليين المحتلين في أعالي البحار ولطردهم من البلدان التي كانوا يحتلونها في شبه القارة الهندية والسواحل الإفريقية طبعا هذا بعد تخليص عمان والخليج العربي بضفتيه الغربية والشرقية منهم وفي نفس الوقت هذان الأسطولان العمانيان يعملان في التجارة في وقت السلم بين عمان والهند وعمان

وإفريقيا وكذلك في منطقة الخليج بضفتيه وكان قائدا هذين الأسطولين الكبيرين الشيخ رحمة بن مطر بن رحمة بن محمد القاسمي والشيخ ناصر بن عبدالله بن أحمد الهنداسي.

هذا وسأورد غالبا أسماء المصطلحات البحرية والأشعار حسب ما وردت ووصلت إلي بلهجة أهل البحر في الباطنة وصور بسلطنة عمان والخليج العربي وهي قلب القاف جيما وقلب الجيم ياء ونسأل الله تعالى أن يوفقنا ويكلل جهودنا بالنجاح في كل خير نصبوا إليه إنه سبحانه لما يشاء قدير.

البحر في القرآن الكريم

ذكر ما ورد في القرآن العظيم من الآيات الكريمة عن البحر حتى يعلم القارئ أهمية البحر للإنسان وماذا كان يشكل له من جميع النواحي الحياتية هذا وقد وردت كلمة البحر في القرآن العظيم ٣٦ مرة قال الله تعالى:

{وَإِذْ فَرَقْنَا بِكُمُ الْبَحْرَ فَأَنجَيْنَاكُمْ وَأَغْرَقْنَا آلَ فِرْعَوْنَ وَأَنتُمْ تَنظُرُونَ} [البقرة : ٥٠]

{إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِن مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِن كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيَاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَعْقِلُونَ} [البقرة : ١٦٤]

{أُحِلَّ لَكُمْ صَيْدُ الْبَحْرِ وَطَعَامُهُ مَتَاعًا لَّكُمْ وَلِلسَّيَّارَةِ ۖ وَحُرِّمَ عَلَيْكُمْ صَيْدُ الْبَرِّ مَا دُمْتُمْ حُرُمًا ۗ وَاتَّقُوا اللَّهَ الَّذِي إِلَيْهِ تُحْشَرُونَ} [المائدة : ٩٦]

{۞ وَعِندَهُ مَفَاتِحُ الْغَيْبِ لَا يَعْلَمُهَا إِلَّا هُوَ ۚ وَيَعْلَمُ مَا فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ۚ وَمَا تَسْقُطُ مِن وَرَقَةٍ إِلَّا يَعْلَمُهَا وَلَا حَبَّةٍ فِي ظُلُمَاتِ الْأَرْضِ وَلَا رَطْبٍ وَلَا يَابِسٍ إِلَّا فِي كِتَابٍ مُّبِينٍ} [الأنعام : ٥٩]

{قُلْ مَن يُنَجِّيكُم مِّن ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ تَدْعُونَهُ تَضَرُّعًا وَخُفْيَةً لَّئِنْ أَنجَانَا مِنْ هَٰذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ} [الأنعام : ٦٣]

{وَهُوَ الَّذِي جَعَلَ لَكُمُ النُّجُومَ لِتَهْتَدُوا بِهَا فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ۗ قَدْ فَصَّلْنَا الْآيَاتِ لِقَوْمٍ يَعْلَمُونَ} [الأنعام : ٩٧]

{وَجَاوَزْنَا بِبَنِي إِسْرَائِيلَ الْبَحْرَ فَأَتَوْا عَلَىٰ قَوْمٍ يَعْكُفُونَ عَلَىٰ أَصْنَامٍ لَّهُمْ ۚ قَالُوا يَا مُوسَى اجْعَل لَّنَا إِلَٰهًا كَمَا لَهُمْ آلِهَةٌ ۚ قَالَ إِنَّكُمْ قَوْمٌ تَجْهَلُونَ} [الأعراف : ١٣٨]

{وَاسْأَلْهُمْ عَنِ الْقَرْيَةِ الَّتِي كَانَتْ حَاضِرَةَ الْبَحْرِ إِذْ يَعْدُونَ فِي السَّبْتِ إِذْ تَأْتِيهِمْ حِيتَانُهُمْ يَوْمَ سَبْتِهِمْ شُرَّعًا وَيَوْمَ لَا يَسْبِتُونَ ۙ لَا تَأْتِيهِمْ ۚ كَذَٰلِكَ نَبْلُوهُم بِمَا كَانُوا يَفْسُقُونَ} [الأعراف : ١٦٣]

{هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ۖ حَتَّىٰ إِذَا كُنتُمْ فِي الْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِن كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ ۙ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِنْ أَنجَيْتَنَا مِنْ هَٰذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ} [يونس : ٢٢]

{۞ وَجَاوَزْنَا بِبَنِي إِسْرَائِيلَ الْبَحْرَ فَأَتْبَعَهُمْ فِرْعَوْنُ وَجُنُودُهُ بَغْيًا وَعَدْوًا ۖ حَتَّىٰ إِذَا أَدْرَكَهُ الْغَرَقُ قَالَ آمَنتُ أَنَّهُ لَا إِلَٰهَ إِلَّا الَّذِي آمَنَتْ بِهِ بَنُو إِسْرَائِيلَ وَأَنَا مِنَ الْمُسْلِمِينَ} [يونس : ٩٠]

{اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَّكُمْ ۖ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ ۖ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ} [ابراهيم : ٣٢]

{وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [النحل : ١٤]

{رَّبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ ۚ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا} [الإسراء : ٦٦]

{وَإِذَا مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ مَن تَدْعُونَ إِلَّا إِيَّاهُ ۖ فَلَمَّا نَجَّاكُمْ إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضْتُمْ ۚ وَكَانَ الْإِنسَانُ كَفُورًا} [الإسراء : ٦٧]

{۞ وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِي آدَمَ وَحَمَلْنَاهُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَرَزَقْنَاهُم مِّنَ الطَّيِّبَاتِ وَفَضَّلْنَاهُمْ عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا} [الإسراء : ٧٠]

{وَإِذْ قَالَ مُوسَىٰ لِفَتَاهُ لَا أَبْرَحُ حَتَّىٰ أَبْلُغَ مَجْمَعَ الْبَحْرَيْنِ أَوْ أَمْضِيَ حُقُبًا} [الكهف : ٦٠]

{فَلَمَّا بَلَغَا مَجْمَعَ بَيْنِهِمَا نَسِيَا حُوتَهُمَا فَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ سَرَبًا} [الكهف : ٦١]

{قَالَ أَرَأَيْتَ إِذْ أَوَيْنَا إِلَى الصَّخْرَةِ فَإِنِّي نَسِيتُ الْحُوتَ وَمَا أَنسَانِيهُ إِلَّا الشَّيْطَانُ أَنْ أَذْكُرَهُ ۚ وَاتَّخَذَ سَبِيلَهُ فِي الْبَحْرِ عَجَبًا} [الكهف : ٦٣]

{أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدتُّ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُم مَّلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا} [الكهف : ٧٩]

{قُل لَّوْ كَانَ الْبَحْرُ مِدَادًا لِّكَلِمَاتِ رَبِّي لَنَفِدَ الْبَحْرُ قَبْلَ أَن تَنفَدَ كَلِمَاتُ رَبِّي وَلَوْ جِئْنَا بِمِثْلِهِ مَدَدًا} [الكهف : ١٠٩]

{وَلَقَدْ أَوْحَيْنَا إِلَىٰ مُوسَىٰ أَنْ أَسْرِ بِعِبَادِي فَاضْرِبْ لَهُمْ طَرِيقًا فِي الْبَحْرِ يَبَسًا لَّا تَخَافُ دَرَكًا وَلَا تَخْشَىٰ} [طه : ٧٧]

{أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُم مَّا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَيُمْسِكُ السَّمَاءَ أَن تَقَعَ عَلَى الْأَرْضِ إِلَّا بِإِذْنِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرَءُوفٌ رَّحِيمٌ} [الحج : ٦٥]

{۞ وَهُوَ الَّذِي مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ هَٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ وَهَٰذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ وَجَعَلَ بَيْنَهُمَا بَرْزَخًا وَحِجْرًا مَّحْجُورًا} [الفرقان : ٥٣]

{فَأَوْحَيْنَا إِلَىٰ مُوسَىٰ أَنِ اضْرِب بِّعَصَاكَ الْبَحْرَ ۖ فَانفَلَقَ فَكَانَ كُلُّ فِرْقٍ كَالطَّوْدِ الْعَظِيمِ} [الشعراء : ٦٣]

{أَمَّن جَعَلَ الْأَرْضَ قَرَارًا وَجَعَلَ خِلَالَهَا أَنْهَارًا وَجَعَلَ لَهَا رَوَاسِيَ وَجَعَلَ بَيْنَ الْبَحْرَيْنِ حَاجِزًا ۗ أَإِلَٰهٌ مَّعَ اللَّهِ ۚ بَلْ أَكْثَرُهُمْ لَا يَعْلَمُونَ} [النمل : ٦١]

{أَمَّن يَهْدِيكُمْ فِي ظُلُمَاتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَمَن يُرْسِلُ الرِّيَاحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهِ ۗ أَإِلَٰهٌ مَّعَ اللَّهِ ۚ تَعَالَى اللَّهُ عَمَّا يُشْرِكُونَ} [النمل : ٦٣]

{ظَهَرَ الْفَسَادُ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ بِمَا كَسَبَتْ أَيْدِي النَّاسِ لِيُذِيقَهُم بَعْضَ الَّذِي عَمِلُوا لَعَلَّهُمْ يَرْجِعُونَ} [الروم : ٤١]

{وَلَوْ أَنَّمَا فِي الْأَرْضِ مِن شَجَرَةٍ أَقْلَامٌ وَالْبَحْرُ يَمُدُّهُ مِن بَعْدِهِ سَبْعَةُ أَبْحُرٍ مَّا نَفِدَتْ كَلِمَاتُ اللَّهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٌ} [لقمان : ٢٧]

{أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُم مِّنْ آيَاتِهِ ۚ إِنَّ فِي ذَٰلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ} [لقمان : ٣١]

{وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَٰذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ ۖ وَمِن كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا ۖ وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاخِرَ لِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [فاطر : ١٢]

{وَمِنْ آيَاتِهِ الْجَوَارِ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ} [الشورى : ٣٢]

{وَاتْرُكِ الْبَحْرَ رَهْوًا ۖ إِنَّهُمْ جُندٌ مُّغْرَقُونَ} [الدخان : ٢٤]

{۞ اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [الجاثية : ١٢]

{وَالْبَحْرِ الْمَسْجُورِ} [الطور : ٦]

{مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ} [الرحمن : ١٩]

{وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنشَآتُ فِي الْبَحْرِ كَالْأَعْلَامِ} [الرحمن : ٢٤]

البحر في السنة النبوية

ورد ذكر البحر في السنة النبوية في عدة أحاديث منها:
عن ابن عمر أن الرسول صلى الله عليه وسلم قال: «لا يركب البحر إلا حاج أو معتمر أو غاز في سبيل الله فإن تحت البحر ناراً وتحت النار بحراً»، تخريج الحديث:
أخرجه أبو داود في سننه والبيهقى في السنن الكبرى وسعيد بن منصور في سننه.

عن أبي هريرة رضي الله عنه قال: جاء رجل إلى رسول الله صلى الله عليه وسلم، فقال: يا رسول الله إنا نَركبُ البحر، ونَحمِلُ مَعنَا القليلَ من الماء، فإن تَوضَّأنَا بهِ عطِشْنَا، أَفَنَتَوضَّأُ من ماءِ البَحر؟ فقال رسول الله صلى الله عليه وسلم: هوَ الطَهوُرُ مَاؤُهُ الحِلُّ مَيتَتُهُ رواه أصحابُ السُنَنِ الأربعة وصحَحهُ الحافظ ابنُ السَّكَن.

عن أنس بن مالك رضي الله عنه قال حدثتني أم حرام أن النبي صلى الله عليه وسلم قال يوما في بيتها فاستيقظ وهو يضحك قالت يا رسول الله ما يضحكك قال عجبت من قوم من أمتي يركبون البحر كالملوك على الأسرة فقلت يا رسول الله ادع الله أن يجعلني منهم فقال أنت منهم ثم نام فاستيقظ وهو يضحك فقال مثل ذلك مرتين أو ثلاثا قلت يا رسول الله ادع الله أن يجعلني منهم فيقول أنت من الأولين فتزوج بها عبادة بن الصامت فخرج

بها إلى الغزو فلما رجعت قربت دابة لتركبها فوقعت فاندقت عنقها

قد جاء في صحيح البخاري؛ فقد ثبت عن النبي -صلى الله عليه وسلم- أنّه قال: (مَن قال سُبْحانَ اللَّهِ وبِحَمْدِهِ، في يَومٍ مِائَةَ مَرَّةٍ؛ حُطَّتْ خَطاياهُ وإنْ كانَتْ مِثْلَ زَبَدِ البَحْرِ)، وهذا الحديث قد رواه الصحابي الجليل أبو هريرة -رضي الله عنه-.

عن جابر بن عبدالله قال: (بَعَثَنَا رَسولُ اللَّهِ صلَّى اللهُ عليه وسلَّمَ ثَلَاثَ مِئَةِ رَاكِبٍ أمِيرُنَا أبو عُبَيْدَةَ بنُ الجَرَّاحِ، نَرْصُدُ عِيرَ قُرَيْشٍ، فأقَمْنَا بالسَّاحِلِ نِصْفَ شَهْرٍ، فأصَابَنَا جُوعٌ شَدِيدٌ حتَّى أكَلْنَا الخَبَطَ، فَسُمِّيَ ذلكَ الجَيْشُ جَيْشَ الخَبَطِ، فألْقَى لَنَا البَحْرُ دَابَّةً يُقَالُ لَهَا: العَنْبَرُ، فأكَلْنَا منه نِصْفَ شَهْرٍ، وادَّهَنَّا مِن وَدَكِهِ حتَّى ثَابَتْ إلَيْنَا أجْسَامُنَا، فأخَذَ أبو عُبَيْدَةَ ضِلَعًا مِن أضْلَاعِهِ، فَنَصَبَهُ، فَعَمَدَ إلى أطْوَلِ رَجُلٍ معهُ [وفي رِوايةٍ]: ضِلَعًا مِن أضْلَاعِهِ فَنَصَبَهُ، وأَخَذَ رَجُلًا وبَعِيرًا- فَمَرَّ تَحْتَهُ. قالَ جَابِرٌ: وكانَ رَجُلٌ مِنَ القَوْمِ نَحَرَ ثَلَاثَ جَزَائِرَ، ثُمَّ نَحَرَ ثَلَاثَ جَزَائِرَ، ثُمَّ نَحَرَ ثَلَاثَ جَزَائِرَ، ثُمَّ إنَّ أبَا عُبَيْدَةَ نَهَاهُ. وكانَ عَمْرٌو يقولُ: أخْبَرَنَا أبو صَالِحٍ، أنَّ قَيْسَ بنَ سَعْدٍ قالَ لأبِيهِ: كُنْتُ في الجَيْشِ فَجَاعُوا، قالَ: انْحَرْ، قالَ: نَحَرْتُ، قالَ: ثُمَّ جَاعُوا، قالَ: انْحَرْ، قالَ: نَحَرْتُ، قالَ: ثُمَّ جَاعُوا، قالَ: انْحَرْ، قالَ: نَحَرْتُ، ثُمَّ جَاعُوا، قالَ: انْحَرْ، قالَ: نُهِيتُ). رواه البخاري في الصحيح.

البحر في أشعار العرب

نجد أن الشعر الجاهلي مليء بأسماء كثيرة للسفن مثل: الغسانية والعدولية والخلية والقرواء والبوص وغير ذلك سواء في حديث مباشر عنها أو في معرض تشبيه الجمل وهو (سفينة الصحراء) ب(سفينة البحر) أو في أغراض مختلفة، وهل تُذكر السفن الا مع البحر؟

يقول طرفة بن العبد في معلقته المعروف أن طرفة كان على صلة وثيقة بالبحرين والحيرة وهو يصف المراكب الكثيرة وتمايلها في البحر مع الموج:

كأن حدوج المالكيـــة غـــدوة
خلايا سفين بالنواصف من دَدِ
عدولية أو من سفين ابن يامن
يجور بها الملاح طورا ويهتدي

النواصف: المكان الرحب الواسع، دد: اسم موضع، وابن يامن: ملاح عربي من سكان البحرين مهر في صناعة السفن قبل الإسلام، والعدولية: سفينة منسوبة إلى شخص أسمه عدولي أو هي قرية في البحرين كما ورد في معجم البلدان لياقوت الحموي، ثم يصف طرفة مقدم السفينة (حيزومها) وهو يشق البحر بسهولة ويسر كما يقسم اللاعبون الصغار

التراب إلى قسمين بحثا عن خبيئة دُسَّت في التراب ويقول اللاعب -منهم ويسمى (المفايل) واللعبة: المفايلة-: في أي قسمين خبأت؟ يقول طرفة:

يشق عباب الماء حيزومها بها
كما قسم التـــربَ المفايلُ باليـــد

ومن المأثور الشائع أن الجمل سفينة الصحراء لهذا نجد الشاعر الجاهلي يوحد في وصفه الفني بين سفينة الصحراء (الناقة) وسفينة البحر فهذه تشق الرمال في سيرها وتلك تشق البحر في جريها، يقول شامة بن عمرو في وصف ناقته مشبها إياها بسفينة مشحونة تغذ في الإبحار فهي تجفل أي (تسرع) ويذكر القلع أي الأشرعة فيقول:

وإن أدبرت قلت مشحونة أطاع لها الريح قلعا جفولا

وفي ديوان الشاعر الجاهلي بشر بن أبي خازم الأسدي قصيدة رائعة يصف فيها رحلة بحرية له في سفينة ويصف السفينة بدقة ومشاعر الخوف التي انتابته ويصف حمولتها فيقول:

معبدة السقائف ذات دســر مضبـــرة جوانبـــها رداح
إذا ركبت بصاحبها خليجا تذكـــر مـــا لديـــه من جناح
يمر الموج تحت مشجرات يلين الماء بالخشب الصحاح
ونحن على جوانبها قعـود نغض الطرف كالإبل القماح
فقد أوقرن من قسط ورنـدٍ ومن مسكٍ أحـمّ ومن سلاح
فطابت ريحهن وهن جون جآجئــهن فـــي لجج مـــلاح

فالسفينة (مضبرة الجوانب) أي ألواحها مجتمعة لا خروج فيها وهي مطلية الألواح بالقير (معبدة السقائف) محكمة الدسار (ذات دسر) وهي خيوط من ليف تشدّ به ألواح السفينة مع المسامير، والراكب فيها يتذكر ما عليه من إثم وذنوب وهو في هذه المحنة وتجري هذه السفن (المشجرات) فوق الموج بأخشابها القوية الصحيحة والركاب فيها قعود لا يجرؤون على النظر إلى الموج خوفا من غوائله مثل الإبل تغض من أبصارها عند الحوض وترفع رأسها ولا تشرب من خوف أو علة أخرى (الإبل القماح). والسفينة المحملة بالقسط وهو عود هندي يجعل في البخور والدواء وهناك أيضا المسك الأسود (الأحمر) والسلاح.

ولولا أن عرب الجاهلية والشعراء منهم خاصة على علم ومعرفة بالبحر ما اتخذوه وسيلة للتشبيه ولما بالغ امرؤ القيس في وصف الطور النفسي لحالة اختناقه من الحزن في الليل بصورة الاختناق تحت موج البحر.

وليل كموج البحر أرخى سدوله　　　عليّ بأنواع الهموم ليبتلي

فهو يريد أن يصور لنا دقة إحساسه بالحزن وينقل للسامع مدى الشعور بالاختناق الذي يعانيه فلا يجد أروع تأثيراً من ذلك المارد المخيف الرابض على تخوم صحراء العرب (البحر) ويقول عمرو بن كلثوم:

ملأنا البر حتى ضاق فينا　　　وماء البحر نملؤه سفينا

كما يقول الشاعر العربي القديم:
فلو تَفِلَتْ في البحر والبحر مالح
لعاد أجـاج البحر من ريقها عذباً

إن وصف البحر في الشعر العربي الجاهلي غرض مستقل بذاته من أغراض هذا الشعر العظيم وعلى السادة الذين ينكرون ذلك قراءة دواوين الشعر العربي القديم.
يشكِّل البحر وأحواله رمزاً من رموز الشِّعر الغنية، فلا عجب أن يسمّي جبران خليل جبران أحد أجمل كتبه "رمل وزبد"، وسنرى في ما يلي كيف أنَّ البحر يعبِّر عن مشاعر مختلفة ويختزل الكثير من المعاني وإن كانت متناقضةً أحياناً...

البحر في الشِّعر قد يدلُّ على الضياع في الشيء والانغماس به، ومنه قول الحلاج:
إلى كَمْ أنتَ في بَحرِ الخَطايَا　　　تُبارِزُ مَن يَراكَ ولا تَـراه.

والبحر أيضاً وغالباً ما يدل على الوفرة والكثرة والعظمة، ومنه قول أبي فراس الحمداني:
مِن بَحرِ شِعْرِكَ أغتَرِفْ　　　وبفَضلِ عِلمِكَ أعترفْ
أنشدتنـــي؛ فكأنــــَّمَا　　　شَقَقتَ عَنْ دُرٍّ صَـدَفْ

وسنجد العديد من الأمثلة المشابهة لهاتين الحالتين ولحالات أخرى، فيقال بحر المعرفة أو بحر الظلمات أو بحر المنايا...

إلخ، سنمرُّ من خلال هذه المادة على أشكال مختلفة لاستخدام رمز البحر وتشبيه الأشخاص والأشياء بالبحر وأحواله.

يقول عنترة بن شدَّاد:

تَخافُ عَليَّ أنْ ألقَـــى حِمامي
بطعنِ الرُّمحِ أو ضَربِ الحُسامِ
مَقـــالٌ لَيــــــسَ يَقبَلُهُ كِرامٌ
ولا يَرضـــى بِـــه غَيرُ اللِّئامِ
يَخوضُ الشَّيخُ في بَحْرِ المنَايا
ويَرجـــــعُ سَالماً والبَحرُ طَامِ

شعر البحر والحب

يهيمُ العَاشقونَ كأنَّهم في عَرض البحر تتقاذفهم أمواجه، فمنهم الباحث عن الشاطئ ومنهم المستسلم لهذا الضياع، ومنهم من يرى نفسه طائراً بحرياً يقف على شباك من يحب، فلا حد لخيال الشاعر العاشق إلا حدود عقله، ولا حدود لعقله إلا آماله وأمنياته التي لطالما تجلت في في أشعار العاشقين فبرزت للناس في أجمل الصور وأبهى المعاني.

والشَّاعر مسلم بن وليد الأنصاري (صريع الغواني) يستغيث من يحب لينقذه من الغرق في بحر الحبِّ، فلا يجد مجيباً:

طَفوتُ علـــى بَحرِ الهَوى فَدعوتُكم
دُعـــــاءَ غَريقٍ ما لَهُ مُتعَوَّمُ
لِتَستَنقــذوني أو تُغِيثــوا بِرحمَــةٍ
فلمْ تَستَجيبوا لي ولَم تتَرَحَّموا
ركِبــتُ على اســمِ اللهِ بَحرَ هَواكُمُ
فَيا رَبّ سَلِّم؛ أنتَ أنتَ المُسلِّمُ
تَعلَّقتكُـــم مِن قَبلِ أنْ أعرِفَ الهَوى
فَلا تَقتُلونـــي إنَّنـــــي مُتَعلِّمُ
حَججتُ معَ العُشاقِ في حجَّةِ الهَوى
وإنّي لفي أثوابِ حُبّكِ مُحرِمُ

أمَّا الشَّاعر حمد العصيمي فيرى في نفسه زورقاً ضعيفاً في بحر من يحب؛ يقول:

مَن أنتِ؟ هلْ أنتِ بَحرٌ لا حُدودَ لَهُ؟
وهلْ أنــا سِندِبـــادٌ ملَّهُ السَّفـرُ؟!
مـــاذا أُسميّكِ، لا الأسماءُ تُقنعني
ولا التَّصاويرُ، لا تُغريني الصـوَّرُ
أنا هُنــا زَورقٌ والضَّعفُ أشرعَتِي
والرَّيحُ عاصفةٌ والمـــوجُ مُقتدِرُ
فالعابِرونَ عبـــابَ البَحرِ قَد فُقدوا
لَو أنَّهم عَلِموا ما البَحرُ مـــا عَبروا
إنْ كُنتِ لـــي قدري فالأمرُ مختلفٌ
وسَوف أمضي فهل قد أخطأ القدرُ!.

ويهيم مصطفى لطفي المنفلوطي في بحر حبِّه فيقول:

كَأنــــي في جَوِّ الصَّبابةِ رِيشةٌ
بأيدي السَّوافي مَالَها الدَّهرُ مَوقِعُ
كأني فـــــي بَحرِ الهُيامِ سَفينةٌ
أحـــاطَ بِها مَوجُ الرَّدى المُتَدفِّعُ
فمهلاً رُويــــداً أيُّها اللاَّئم الذي
يُجرِّعُنـــــي في لَومِهِ مَا يُجرِّعُ
نَصحتَ فَلم أسمَع وقُلتَ فلمْ أُطِع
فمَا نُصــحُ حُبٍّ لا يُطيعُ ويَسمَعُ

يبثُّ الشعراء آلامهم في أذن البحر فيجدون فيه مستمعاً ممتازاً

لما يجول في خاطرهم، بل إنَّهم يطلبون منه أن يمنحهم القوة التي يتميز بها، يقول ابراهيم ناجي:

هوَ روحِي الَّذي يُحاكيكَ يَـــا بَحر
ويَخشَى قَلبَي الجَزوع أذَاكا
ضَعضَعَ الجِسمُ عَزمَ روحي المُعَنَّى
يـا أخَا الرُّوحِ بُثَّ فيه قواكا

أمَّا الشَّاعر فاروق جويدة فلم يجد أجدر من البحر ليشكو له ما في خاطره، إذ يقول:

يَا بحـــرُ جئتـكَ حَائـرَ الوِجدانِ
أشكـــو جَفــاءَ الدَّهــرِ للإنسان
يــا بحرُ خاصَمني الزَّمـــانُ وإنَّني
ما عدتُ أعرفُ في الحَياةِ مَكان
كَمْ عانَقتنـــــي فـــي رِمالكَ أنجُــمٌ
كَمْ داعبتَ بالأمنيـــاتِ لِسَــاني
كَمْ عَاشَ قَلبي فـــي سَمائـكَ رَاهباً
يَشفـــي جِراح الحُــبِّ بالألحانِ
واليـــومَ جئتكَ والهُمـــومُ كأنّـــَها
شبحٌ يطــاردُ مُهجَتـــي وكَيـانِي
وغـــدوتُ فـــي بحرِ الحَياة سَفينةً
الموجُ يبعِــدُها عَــن الشُّطــآنِ
فالنَّاسُ تشربُ في الدُّروبِ دُموعَها
والدَّربُ مـلَّ مــرارَة الأحزَانِ

ويقول المتنبي ناصحاً:

هُوَ البَحرُ غُصْ فِيهِ إذا كَانَ سَاكِناً
إلى الدُّرِّ، واحذَرهُ إذا كانَ مُزْبِدَا
فإنِّي رَأيتُ البَحـرَ يَعثُـرُ بالفَتَـى
وهَـذا الذي يأتِـي الفَتى مُتَعَمِّدَا

ختاما اخترنا لكم أجمل ما قيل في البحر وعنه، وما زال البحر هادراً مخيفاً أو صديقاً حميماً، ربما يعتمد ذلك على النَّاظر إلى الماء الكبير.

وبما أن موضوعنا هو تاريخ الخابورة البحري لا بد أولا أن نتكلم قليلا عن علاقة الانسان بالبحر متى بدأت ثم نتكلم شيئا قليلا عن التاريخ الإسلامي ثم عن تاريخ عمان البحري في زمن دولة اليعاربة وزمن دولة البوسعيد بشكل موجز تتويجا لتاريخ الخابورة التي هي جزء من عمان التي تتابعت على حكمها دول وممالك كثيرة لها علاقة بالبحر ومنها في العصور القريبة دولة اليعاربة ودولة البوسعيد التي تحكم عمان إلى الآن.

علاقة الانسان بالبحر

علاقة الانسان بالبحر كانت منذ القدم ولا يعرف على وجه التحديد متى بدأت علاقة الانسان بالبحر ولكن ورد في القرآن الكريم أنها قديمة جدا من عهد أب البشرية الثاني نبي الله نوح عليه وعلى نبينا الصلاة والسلام

قال الله تعالى:

{فَكَذَّبُوهُ فَنَجَّيْنَاهُ وَمَن مَّعَهُ فِي الْفُلْكِ وَجَعَلْنَاهُمْ خَلَائِفَ وَأَغْرَقْنَا الَّذِينَ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا ۖ فَانظُرْ كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الْمُنذَرِينَ} [يونس : ٧٣]

{وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا وَلَا تُخَاطِبْنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا ۚ إِنَّهُم مُّغْرَقُونَ} [هود : ٣٧]

{وَيَصْنَعُ الْفُلْكَ وَكُلَّمَا مَرَّ عَلَيْهِ مَلَأٌ مِّن قَوْمِهِ سَخِرُوا مِنْهُ ۚ قَالَ إِن تَسْخَرُوا مِنَّا فَإِنَّا نَسْخَرُ مِنكُمْ كَمَا تَسْخَرُونَ} [هود : ٣٨]

ولأن الله تعالى قبل أن يخلق أب البشرية آدم عليه وعلى نبينا الصلاة والسلام هيأ له كل شيء في الأرض لخدمته وخدمة ذريته من بعده قال الله تعالى: {هُوَ الَّذِي خَلَقَ لَكُم مَّا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا ثُمَّ اسْتَوَىٰ إِلَى السَّمَاءِ فَسَوَّاهُنَّ سَبْعَ سَمَاوَاتٍ ۚ وَهُوَ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ} [البقرة: ٢٩]

التاريخ البحري في العهد الإسلامي

قال الدكتور علي الصلابي في مقال له على الجزيرة: إن إحاطة أبناء الأمة وتذكيرهم بالمراحل التاريخية الإسلامية المشرقة، وأقصد مرحلة الفتح والانتشار الإسلامي الأول براً وبحراً، لهو أمر في غاية الأهمية في ظل التحديات الخطيرة والأوقات العصيبة التي تمر بها أمتنا في مشارقها ومغاربها. وتلك المرحلة المشرقة تُلهم جيلنا والأجيال القادمة قيم وأخلاق الفاتحين وعوامل النصر والفتح والتمكين وترفع من همتهم وتعينهم على حفظ الدين. وليس أجل في هذا الوصف من الحديث عن معركة تاريخية اعتبرت مرحلة تحول كبرى في تاريخ الدولة الإسلامية ودورها الحضاري، وهي معركة ذات الصواري التي خاضها الأسطول الإسلامي مع الأسطول البيزنطي في البحر الأبيض المتوسط وكان النصر حليف المسلمين في سنة ٣٥هـ/ ٦٥٥م. فكيف جرت المعركة؟ وما أسباب النصر فيها؟ وما الدروس التي نستلهمها من ذلك النصر الإسلامي البحري العظيم؟

معركة ذات الصواري:

أصيب الرُّوم بضربةٍ حاسمةٍ في إفريقيا، وتعرَّضت سواحلهم للخطر بعد سيطرة الأسطول الإسلاميِّ على سواحل المتوسط من رودس حتَّى برقة، فجمع قسطنطين بن هرقل

أسطولاً بناه الرُّوم من قبل، فخرج بألف سفينةٍ، لضرب المسلمين ضربةً يثأر بها لخسائره المتوالية في البرِّ، فأذن عثمان رضي الله عنه لصدِّ العدوان، فأرسل معاوية مراكب الشَّام بقيادة بُسْر بن أرطاة، واجتمع مع عبدالله بن سعد بن أبي السَّرح في مراكب مصر، وكانت كلُّها تحت إمرته، ومجموعها مئتا سفينةٍ فقط، وسار هذا الجيش الإسلاميُّ، وفيه أشجع المجاهدين المسلمين ممَّن أبلوا في المعارك السَّابقة، فقد انتصر هؤلاء على الرُّوم من قبل في معارك عديدةٍ، فشوكة عدوِّهم في أنفسهم محطَّمةٌ، لا يخشونه، ولا يهابونه، على الرَّغم من قلَّة عدد سفنهم إذا قيست بعدد سفن عدوِّهم، خرج المسلمون إلى البحر، وفي أذهانهم وقلوبهم إعزاز دين الله، وكسر شوكة الرُّوم، ولقد كان لهذه المعركة التَّاريخية أسبابٌ، منها:

بدأ الرُّوم القتال، فهم في رأيهم قد ضمنوا النَّصر عندما قالوا: بل الماء، الماء، الماء! وانقضُّوا على سفن المسلمين بدافع الأمل بالنَّصر، مستهدفين توجيه ضربةٍ أولى حاسمةٍ يحطِّمون بها شوكة الأسطول الإسلاميِّ

الضَّربات القويَّة الَّتي وجَّهها المسلمون إلى الرُّوم في إفريقيا.

إصابة الرُّوم في سواحلهم الشَّرقيَّة، والجنوبيَّة بعد أن سيطر المسلمون بأسطولهم عليها.

خشية الرُّوم أن يقوى أسطول المسلمين، فيفكروا في غزو القسطنطينية.

أراد قسطنطين بن هرقل استرداد هيبة ملكه بعد الخسائر المتتالية برّاً، وعلى شواطئه في بلاد الشَّام، ومصر، وساحل برقة.

كما أراد الرُّوم خوض معركةٍ ظنُّوا: أنَّها مضمونة النَّتائج، كي تبقى لهم السَّيطرة في المتوسِّط، فيحافظوا على جزره، فينطلقوا منها للإغارة على شواطئ بلاد العرب.

محاولة استرجاع الإسكندريَّة بسبب مكانتها عند الرُّوم، وقد ثبت تاريخيّاً مكاتبة سكانها لقسطنطين بن هرقل ملك الرُّوم.

أقوال المؤرخين في وقوع ذات الصواري:

هذا السُّؤال لم يجد المؤرِّخون جواباً موحَّداً، فالمراجع العربيَّة لم تحدِّد مكانها، باستثناء مرجع واحدٍ -على ما نعلم- صرَّح بالمكان بدقَّةٍ، وآخر قال: اتَّجه الروم إليه.

* في كتاب فتح مصر وأخبارها، ذكر الكتاب خطبة عبدالله بن سعد بن أبي سرحٍ، وقال: قد بلغني: أنَّ هرقل قد أقبل إليكم في ألف مركبٍ... ولم يحدِّد مكان المعركة.

* الطَّبري في أخبار (سنة ٣١هـ)، ربط حدوث ذات الصَّواري بما أصاب المسلمون من الرُّوم في إفريقيا، وقال: فخرجوا في جمعٍ لم يجتمع للرُّوم مثله قطُّ.

* لم يذكر ابن الأثير في الكامل في التاريخ، مكان الموقعة أيضاً، ولكنَّه ربط سبب وقوعها بما أحرزه المسلمون من نصرٍ في إفريقيا بالذَّات.

* في كتاب ابن كثير البداية والنِّهاية؛ فلمَّا أصاب عبدالله بن سعد بن أبي سرح مَنْ أصاب من الفرنج، والبربر ببلاد إفريقيا، حميت الرُّوم، واجتمعت على قسطنطين ابن هرقل، وساروا إلى المسلمين في جمع لهم لم يُرَ مثلهُ منذ كان الإسلام، خرجوا في خمسمئة مركبٍ وقصدوا عبدالله بن سعد بن أبي سرحٍ في أصحابه من المسلمين ببلاد المغرب.

* في كتاب (تاريخ الأمم الإسلاميَّة)، لم يذكر مكان الموقعة أيضاً، ورجَّح الدكتور شوقي أبو خليل: أنَّ المعركة كانت على شواطئ الإسكندرية، وذلك للأسباب التالية:
* ابن تغري بردي في (النُّجوم الزَّاهرة في ملوك مصر والقاهرة) يذكر صراحةً: غزوة ذات الصَّواري في البحر من ناحية الإسكندريَّة.

* ابن خلدون في تاريخه: ثمَّ بعث -ابن أبي سرح- السَّرايا،

ودوَّخ البلاد، فأطاعوا، وعاد إلى مصر، ولمَّا أصاب ابن أبي السَّرح من إفريقيا ما أصاب، ورجع إلى مصر خرج قسطنطين بن هرقل غازياً إلى الإسكندرية في ستِّمئة مركبٍ.

* الأسطول الرُّومي صاحب ماضٍ عريقٍ، فهو سيِّد المتوسط قبل ذات الصَّواري، فهو أجرأ على مهاجمة السَّواحل الإسلاميَّة، ولذلك رجح الدُّكتور شوقي أبو خليل مجيء الأسطول الرُّومي إلى شواطئ الإسكندريَّة؛ لاستعادتها بسبب مكانتها عند الرُّوم ومكاتبة أهلها لملكهم السَّابق، وهو بذلك يقضي أيضاً على الأسطول الفتي في مهده، الَّذي شرع العرب في بنائه بمصر، فتبقى للرُّوم السَّيطرة والسَّطوة في مياه المتوسط، وجزره.

* المراجع الأجنبيَّة تعرِّف ذات الصَّواري بموقعة (فونيكة)، وفونيكة: هو ثغرٌ يقع غرب مدينة الإسكندرية، بالقرب من مدينة مرسى مطروح، فهي تحدِّد الموقع تماماً.

أحداث ذات الصواري:

قال مالك بن أوس بن الحدثان: كنت معهم -في ذات الصَّواري- فالتقينا في البحر، فنظرنا إلى مراكب ما رأينا مثلها قطُّ، وكانت الرِّيح علينا -أي: لصالح مراكب الروم- فأرسينا ساعةً، وأرسوا قريباً منَّا، وسكنت الرِّيح عنا، قلنا

للرُّوم: الأمن بيننا وبينكم. قالوا: ذلك لكم، ولنا منكم، كما طلب المسلمون من الرُّوم: إن أحببتم ننزل إلى السَّاحل فنقتتل، حتى يُكتبَ لأحدنا النَّصر، وإن شئتم فالبحر. قال مالك بن أوس: فنخروا نخرةً واحدةً، وقالوا: بل الماء، الماء، الماء! وهذا يظهر لنا ثقة الرُّوم بخبرتهم البحريَّة، وأملهم في النَّصر لممارستهم أحواله، وفنونه، وقد مرنوا عليه، فأحكموا الدِّراية بثقافته، وأنوائه، فطمعوا بالنَّصر فيه، خصوصاً وأنَّهم يعلمون حداثة عهد المسلمين به.

بات الفريقان تلك اللَّيلة في عرض البحر، وموقف المسلمين حَرِجٌ، فقال القائد المسلم لصحبه: أشيروا عليَّ؟ فقالوا: انتظر اللَّيلة بنا لنرتِّب أمرنا، ونختبر عدوَّنا، فبات المسلمون يصلُّون، ويدعون الله -عزَّ وجلَّ- ويذكرونه، ويتهجَّدون، فكان لهم دويٌّ كدويِّ النَّحل، على نغمات تلاطم الأمواج بالمراكب، أمَّا الرُّوم؛ فباتوا يضربون النَّواقيس في سفنهم، وأصبح القوم، وأراد قسطنطين أن يسرع في القتال، ولكنَّ عبدالله بن سعد بن أبي سرح لمَّا فرغ من صلاته إماماً بالمسلمين للصُّبح، استشار رجال الرأي، والمشورة عنده، فاتفق معهم على خطَّةٍ رائعة: فقد اتفقوا على أن يجعلوا المعركة برِّيَّة على الرَّغم من أنَّهم في عرض البحر، فكيف تمَّ للمسلمين ذلك؟ أمر عبدالله جنده أن يقتربوا من سفن أعدائهم فاقتربوا حتى لامست سفنهم سفن العدوِ، فنزل الفدائيون، أو -رجال الضَّفادع البشريَّة في عرفنا الحالي- إلى الماء،

وربطوا السُّفن الإسلاميَّة بسفن الرُّوم، ربطوها بحبالٍ متينةٍ، فصار (١٢٠٠) سفينة في عرض البحر، كلُّ عشرةٍ أو عشرين منها متَّصلةٌ مع بعضها، فكأنها قطعةُ أرض ستجري عليها المعركة، وصَفَّ عبدالله بن سعدٍ المسلمين على نواحي السُّفن يعظهم، ويأمرهم بتلاوة القران الكريم، خصوصاً سورة الأنفال، لما فيها من معاني الوحدة، والثَّبات، والصَّبر.

كانت ذات الصَّواري حدّاً فاصلاً في سياسة الرُّوم إزاء المسلمين، فأدركوا فشل خططهم في استرداد هيبتهم، أو استرجاع مصر، أو الشَّام، وانطلق المسلمون في عرض هذا البحر، الّذي كان بحيرة روميَّة

وبدأ الرُّوم القتال، فهم في رأيهم قد ضمنوا النَّصر عندما قالوا: بل الماء، الماء، الماء! وانقضُّوا على سفن المسلمين بدافع الأمل بالنَّصر، مستهدفين توجيه ضربةٍ أولى حاسمةٍ يحطِّمون بها شوكة الأسطول الإسلاميِّ، فنقض الرُّوم صفوف المسلمين المحاذية لسفنهم، وصار القتال كيفما اتَّفق وكان قاسياً على الطَّرفين، وسالت الدِّماء غزيرة، فاصطبغت بها صفحة الماء، فصار أحمر. وترامت الجثث في الماء وتساقطت فيه، وضربت الأمواج السُّفن حتَّى ألجأتها إلى السَّاحل، وقتل من المسلمين الكثير، وقتل من الرُّوم ما لا يحصى، حتَّى وصف المؤرخ البيزنطيُّ (ثيوفانس) هذه المعركة بأنَّها كانت يرموكاً ثانيةً على الرُّوم، ووصفها الطَّبريُّ بقوله: إنَّ الدَّم كان غالباً

على الماء في هذه المعركة. حاول الرُّوم أن يغرقوا سفينة القائد المسلم عبدالله بن أبي سرح؛ كي يبقى جند المسلمين دون قائد، فتقدَّمت من سفينته سفينةٌ روميَّة، ألقت إلى سفينة عبدالله السَّلاسل لتسحبها، وتنفرد بها، ولكنَّ علقمة بن يزيد الغطيفي أنقذ السَّفينة، والقائد، بأن ألقى بنفسه على السَّلاسل وقطعها بسيفه.

وصمد المسلمون رغم كلِّ شيءٍ، وصبروا كعادتهم في معاركهم، فكتب الله -عزَّ وجلَّ- لهم النَّصر بما صبروا، واندحر ما تبقى من الأسطول الرُّومي، وكاد الأمير قسطنطين أن يقع أسيراً في أيدي المسلمين، كما ذكر ابن عبد الحكم، لكنَّه تمكَّن من الفرار لمَّا رأى قوته تنهار، وجثث جنده على سطح الماء تلقي بها الأمواج إلى السَّاحل، لقد رأى أسطوله -الّذي تأمَّل فيه خيراً، ونصراً، وإعادة كرامة- يغرق قطعةً بعد قطعةٍ، ففرَّ مدبراً، والجراحات في جسمه، والحسرة تأكل فؤاده، يجرُّ خيبةً، وفشلاً، فوصل جزيرة صقلية.. وألقت الرِّيح هناك، فسأله أهلها عن أمره، فأخبرهم، فقالوا: شمت النَّصرانيَّة، وأفنيت رجالها، لو دخل المسلمون لم نجد من يردُّهم فقتلوه، وخلَّوا من كان معه في المراكب.

نتائج معركة ذات الصواري:

كانت ذات الصَّواري أوَّل معركةٍ حاسمةٍ في البحر خاضها المسلمون، أظهر فيها الأسطول الفتيُّ الصَّبر،

والإيمان، والجلد، والفكر السَّليم، بما تفتَّق عنه الذِّهن الإسلاميُّ من خطَّةٍ جعلت المعركة صعبةً على أعدائهم، فاستحال عليهم اختراق صفوف المسلمين بسهولةٍ، كما استخدم المسلمون خطاطيف طويلة يجرُّون بها صواريَ، وشُرُعَ الأعداء، الأمر الّذي انتهى بكارثةٍ بالنِّسبة للرُّوم.

١ـ كانت ذات الصَّواري حدّاً فاصلاً في سياسة الرُّوم إزاء المسلمين، فأدركوا فشل خططهم في استرداد هيبتهم، أو استرجاع مصر، أو الشَّام، وانطلق المسلمون في عرض هذا البحر، الّذي كان بحيرة روميَّة، وانتهى اسم (بحر الرُّوم) إلى الأبد، واستطاع المسلمون فتح قبرص، وكريت، وكورسيكا، وسردينيا، وصقلِّية، وجزر البليار، ووصلوا إلى جنوة، ومرسيليا.

٢ـ قُتِلَ قسطنطين، فتولَّى ابن قسطنطين الرَّابع من بعده، وكان حدثاً صغير السِّنِّ، ممَّا جعل الظُّروف مواتيةً لقيام حملةٍ بحريَّةٍ، وبرِّيَّةٍ إسلاميَّةٍ تستهدف روما (القسطنطينية) فيما بعد.

٣ـ الإعداد الرُّوحي قبل المعركة، أو مايسمَّى بالتَّوجيه المعنويِّ في أيَّامنا هذه، له قيمته في تحقيق النَّصر، حيث تتَّجه القلوب إلى الله بصدقٍ، فهذا المؤمن الّذي بات ليله في تهجُّدٍ، وذكرٍ، يستمدُّ العون من الله، من عظمته، وعزَّته، بعد أن هيَّأ

الأسباب، يلقى الأعداء بروحٍ عاليةٍ لا يهاب الموت، فالله أكبر من كلِّ شيءٍ، وهذه المعاركُ الّتي نَصِفُ أحداثها التَّاريخيَّة، هي وصفةٌ طبيَّةٌ نعرضها للتَّطبيق، والنَّهج، لنستفيد منها في حياتنا، فحياة الصَّحابة ما هي إلا للقدوة، وسيرةٌ للاتِّباع.

٤ـ أصبح البحر المتوسط بحيرةً إسلاميَّة، وصار الأسطول الإسلاميُّ سيِّد مياه البحر المتوسط، وهذا الأسطول ليس للتسلُّط، والقرصنة، بل للدَّعوة إلى الله، وكسر شوكة المشركين، ونشر الحضارة المنبثقة عن كتاب الله، وسنَّة رسوله صلى الله عليه وآله وصحبه وسلم.

٥ـ عكف المسلمون على دراسة علوم البحريَّة، وصناعة السُّفن، وكيفيَّة تسليحها، وأسلوب القتال من فوقها، وعلوم الفلك المتَّصلة بتسييرها في البحار ومعرفة مواقعهم على المصوَّرات البحريَّة المختلفة ـفيما بعدـ فعرفوا الأسْطُرْلاب (البوصلة الفلكية) وطوَّروها إلى المدى الّذي استفاد منه بعد ذلك البحَّارة الغربيُّون أمثال: كرستوف كولومبس، وأمريكو فيسبوشي في اكتشافاتهم.

شكل الفتح العثماني البحري الأول (ذات الصواري) مظهراً من مظاهر تفوُّق العقيدة الصَّحيحة الصُّلبة على العراقة البحرية العسكريَّة، والتفوُّق في العدد والإمكانات لدى الروم البيزنطيين، فلقد كان الرُّوم هم سادة البحر منذ القديم،

وقد مرُّوا بتجارب طويلةٍ في الحروب البحريَّة، بينما كان المسلمون حديثي عهدٍ بركوب البحر، والقتال البحريِّ، ولكن الله تعالى أعلى المسلمين عليهم برغم التفوُّق المذكور؛ لأنَّه سبحانه قد سخَّر أولئك المؤمنين لنشر دينه، وإعلاء كلمته في الأرض، وإنَّ ممَّا يُشاد به في هذه المعركة قوة قائدها عبدالله بن سعد بن أبي سرحٍ، ورباطة جأشه، ومقدرته الجيِّدة على إدارة الحروب، وهي بعد ذلك لونٌ من ألوان بسالة المسلمين، واستقتالهم في الحروب في سبيل إعزاز دينهم، ورفع شأن دولتهم

تاريخ عمان البحري في زمن اليعاربة

أدرك الإمام سلطان بن سيف أن معركة تحرير مسقط لن تكون نهاية الصراع مع البرتغال، فقد صاحب الوحدة الوطنية الجديدة في عمان، والانتصارات المهمة التي تحققت، التهاب المشاعر ضد البرتغاليين، ولهذا كان امتلاك قوة بحرية موازية لقوة العدو يعد أمرا حاسما لتأمين السواحل من الهجمات التدميرية، وصيانة تجارة البلاد، فالصراع هو بالدرجة الأولى صراع بحري، ومما له دلالته أن حملات العرب التي تلت تحري مسقط أطلقت عليها (حرب البحر العربي)، أو حملة بحر الهند، وتطوير أسلوب بناء العمانيين لسفنهم على الطراز الأوروبي، ساعدهم في ذلك السفن التي أسروها خلال معارك التحرير.

كان بناء السفن والمراكب العمانية يتم في العديد من الموانئ العمانية، ولاسيما مينائي مطرح وصور، والأخشاب بمختلف أنواعها يتم استيرادها من الهند، ويتم ربط أجزاء السفينة بواسطة الحبال التي تصنع محليا في مطرح وغيرها من الموانئ. ويتم جلب الأشرعة من البحرين، وتصنع في صحار والموانئ العمانية الأخرى. ويمكن تقسيم السفن العمانية من حيث حجمها ونوعها واستخدامها إلى طبقتين. تختلف إحداها عن الأخرى، فطراز (البدن) و (البغلة) مخصصة للتجارة في البحار العالية بينما تستخدم الأنواع الصغيرة في التجارة

المحلية, وإلى جانب السفن التي تصنع محليا، كانت السفن الكبيرة تصنع في سورات، وعلى نهر السند في أحواض بناء السفن التي لم يكن الأوروبيون يعرفون عنها إلا القليل، ولم يكن لهم نفوذ فيها.

كما نجح العمانيون في التكيف مع الأساليب الحديثة في صناعة السفن، وقد مكنهم هذا النجاح في إتقان هذه الأساليب من خلال السفن التي أسروها من عدوهم، واستخدموها واستوعبوها دون وسيط. فخلال وقت قصير تحرر العرب من الأسلوب التقليدي في بناء السفن ذات الهيكل الذي تشد ألواحه الحبال، وقاموا ببناء سفن على الطراز الأوروبي من ذوات الأشرعة المربعة المزودة بالمدفعية الحديثة، وحتى المراكب المبنية على الأسلوب القديم أخذت تبنى بألواح مثبتة بالمسامير.
وإضافة إلى السفن التي تم أسرها، فقد نما الأسطول العربي وفق خطة بعيدة المدى، للحصول على كافة الوسائل التي يمكن بها مواجهة البرتغاليين. وأخذت القوة البحرية اليعربية في النمو، في الوقت الذي تدهورت فيه القوة البحرية البرتغالية. وقد أشار المبشر الفرنسي المشهور الأب روفائيل دي مان الذي مكث في أصفهان مدة ست وعشرين سنة، وقدر له البقاء هناك حتى مماته عام ١٦٩٦م، إلى ما كان يعانيه البرتغاليون "من مضايقات عرب عمان، الذين نجحوا بفضل السفن التي غنموها في مختلف مقارعاتهم البحرية، في الحد من قدرات

وإمكانيات البرتغاليين في البحر".

وتمكن الأئمة اليعاربة المتعاقبون وحتى عام ١٧١٨م، من جعل عمان أعظم قوة بحرية غير أوروبية في غرب المحيط الهندي، وبلغ أسطولهم أوج عظمته خلال العقدين الأول والثاني من القرن الثامن عشر. فقد حققت البحرية العمانية درجة عالية من الازدهار في عهد الإمام سيف بن سلطان الأول وسيف بن سلطان الثاني.

وقد وصف لنا الكابتن تشارلز لوكير الذي زار مسقط عام ١٧٠٦م ذلك الميناء وأشاد بتطوره: "تحسن تحسنا مضطردا منذ انتزعه العرب من أيدي البرتغاليين حتى انه أصبح مصدر قلق لكافة المتاجرين مع الهند... إن السفن الحربية كانت تصنع في سورات. وشاهدت في الميناء أربع عشرة سفينة حربية وعشرين سفينة تجارية، تحمل إحدى هذه السفن سبعين مدفعا، ولا يوجد من بين هذه السفن جميعها من تحمل أقل من عشرين مدفعا...ورغم أن البارود كان شحيحا، فإن العرب كانوا أكثر سكان العالم تبذيرا له، وفي المناسبات كافة... لقد كان اللون الأحمر هو المفضل لديهم، ويتجلى ذلك في راياتهم وصواريهم وعارضات أشرعة سفنهم... كما كان للأسطول العربي منظرا أخاذا عند دخولنا المرفأ وللوهلة الأولى".

توفي الإمام سيف بن سلطان الأول في الرستاق عام ١٧١١م، بعد أن حكم البلاد نحو عشرين عاماً حافلة بالأمجاد وخلفه للإمامة ولده سلطان بن سيف الثاني، الذي شهد عهده

قمة التفوق الملاحي العماني، فازدادت قوة الأسطول الذي شن به سلسلة غارات على المستعمرات البرتغالية، وبعمله هذا فإنه لم ينفق إلا ما ادخره أسلافه من أموال فحسب، بل تعداه إلى اقتراض أموال الجوامع والأوقاف.

لقد أعطى الكابتن هاملتن الذي كان في مسقط عام ١٧٢١م، الوصف التالي للأسطول العربي في عهد سلطان بن سيف الثاني: ”كان الأسطول العربي عام ١٧١٥م يتكون من سفينة تحمل أربعة وسبعين مدفعا، وسفينتين تحملان ستين مدفعا، وواحدة بخمسين مدفعا، وثمان عشرة سفينة صغيرة تحمل ما بين أربعة إلى ثمانية مدافع لكل منها“.

أما السالمي فقد قدر الأسطول العماني في الحقبة نفسها مابين أربع وعشرين إلى ثمان وعشرين سفينة حربية، تحمل أكبرها، وتدعى (الملك) ثمانين مدفعا ضخما.

وبفضل خبرتهم وقوتهم البحرية هذه، فرض العرب هيبتهم وسيطرتهم على كافة السواحل البحرية الممتدة من رأس قمران حتى البحر الأحمر. وكان العرب غالبا ما يشنون غاراتهم ضد المستعمرات البرتغالية على ساحل الهند وشرق إفريقيا.

الصراع البحري العماني – البرتغالي
١٦٥٠م – ١٧١٨م

تمكنت دولة اليعاربة بفضل قوتها البحرية من مد نفوذها عبر البحار، واستطاعت أن تحول هذه القوة البحرية إلى جسر يربطها بمعظم مناطق غرب المحيط الهندي، لاسيما شرق إفريقيا، كما كانت الوسيلة التي تحدث بها البرتغال في مناطق مستعمراتهم في تلك الجهات. وساعد العمانيين في تحقيق التفوق العام الارتباط الوثيق بين شرق إفريقيا والخليج العربي منذ العصور القديمة.

وهكذا فقد شكل طرد البرتغاليين من الساحل العماني نقطة انطلاق لحرب بحرية دامت قرابة قرن من الزمن، أغار فيها العمانيون على المواقع البرتغالية، وأصبح العرب مصدر رعب وقلق للبرتغاليين في البحر، ويتضح ذلك من تقرير مركز شركة الهند الشرقية الانكليزية في سورات في ٨ آذار ١٦٥٢م حيث جاء فيه: " إن عرب مسقط أرهبوا البرتغاليين بواسطة السفن التي استولوا عليها منهم وسفنهم الخاصة، بحيث أصبح الأخيرين يترددون كثيرا قبل الإبحار في الخليج"، وبهدف معالجة الموقف تقرر في لشبونة إرسال قوة كبيرة سعيا وراء استعادة مكانة البرتغاليين وتدمير الاسطول العماني، وبناء قاعدة جديدة بدلا من جزيرة (هنجام) التي اتخذها قاعدة مؤقتة بعد هزيمتهم في مسقط.

في الأول من أيار ١٦٥٢م دخل خليج عمان أسطول

برتغالي يقوده أنطونيو سوسا كوتنهو، ووقعت مجابهة مع السفن العمانية في مياه مسقط، وقد تلقت هذه السفن إسنادا مدفعيا من القلعتين مما أجبر القائد البرتغالي على التراجع وأبحر الأسطول البرتغالي إلى كنك بعد استيلائه على زورقين عمانيين.

ومما تجدر الإشارة إليه أن ما ساعد العمانيين في صراعهم مع البرتغال، انكلترا وهولندا. فقد شنت شركة الهند الهولندية حربا مستمرة في عام ١٦٢٤م ولغاية ١٦٥٤م ضد البرتغاليين. وتعرضت المواقع البرتغالية غربي الهند إلى هجمات متتالية، مما عرضها إلى خسائر فادحة.

ففي إحدى المعارك البحرية الهولندية – البرتغالية، مثلا، خسر البرتغاليون أربعين سفينة، وبين عامي ١٦٥٤ – ١٦٥٥م وجه الأسطول الهولندي سلسلة من الضربات الموجعة للبرتغاليين في كولومبو وكالتير، مما أجبرهم على مغادرة كالتير وهم "يحيون العلم الهولندي". وتعرضت مواقع البرتغاليين في بانتورا وموتوال إلى هزائم متلاحقة أمام الهولنديين يومي ١٧ و ١٨ تشرين الأول ١٦٥٥. لقد تعامل القائد الهولندي فان ديرلاند بالسيف مع البرتغاليين، وقد ذكر أنه أشار إلى "أن الله لو وضع حياة جميع البرتغاليين بيده لقضى عليهم بضربة واحدة".

بين الاعوام ١٦٥٦ و ١٦٦٣ م وقعت قواعد البرتغاليين في كولومبو وتوتيكورن ومانار وجافانا باتام وكويلون وكرانكانور وكوشين وسيلان تحت سيطرة الهولنديين.

من جانب آخر فقد تجلى ضعف البرتغاليين بشكل واضح في المعاهدة التي فرضها عليهم الانكليز، والتي عقدت في ٢٣ حزيران ١٦٦١م بين تشارلز الثاني ملك إنجلترا، وكاترينا أميرة البرتغال، وفي ضوئها تمت المصادقة على جميع المعاهدات السابقة بين البرتغال وإنكلترا، وبموجبها سلمت قلعة تانجير وميناء بومبي إلى "ملك إنكلترا وولي عهده وحلفائه إلى الأبد" واعتبارا من عام ١٦٤٥م عندما كتب ملوط سيو وفازا وبمبا إلى ملك البرتغال، شكوى من الظلم الذي تتعرض له شعوبهم من قبل كابتن ممباسا – وحتى عام ١٦٥١م شنت القبائل المجاورة لممباسا هجمات ضد البرتغاليين. وقد حصلت المدن الساحلية، مثل براو وبمبا على دعم إمام عمان في ثورتها ضد الاستعمار البرتغالي، ونتيجة ذلك فقد أرسلت البرتغال الكابتن فرانسسكو دي سيكاس كابريرا إلى شرق إفريقيا لإعادة السيطرة البرتغالية، ومنع التغلغل العماني هناك.

شجع التحدي العماني للوجود البرتغالي في سواحل شرق إفريقيا، ملوك زنجبار وبمبا على كسر اتفاقاتهم السابقة مع البرتغاليين، وطلبوا مساعدة الإمام. وبسبب تزايد قوة العمانيين فقد فشلت مخططات كابريرا بعد أن شنت السفن العمانية هجوما على الحامية البرتغالية في زنجبار عام ١٦٥٢م، وأبادت معظم أفرادها. من بينهم قائد الحامية. وتم تحرير فازا وباتا من السيطرة البرتغالية. وبسبب تلك الانتصارات، فقد أنكر معظم الحكام المحليين مواثيقهم السابقة

مع البرتغاليين، كما انها من جانب آخر، أتاحت الفرصة لمنافسيهم الأوروبيين لتحقيق المكاسب على حسابهم في الهند وجنوب شرق آسيا. فقد احتكر الهولنديون التجارة الصينية بعد ضرب مواقع البرتغاليين في كولومبو عام ١٦٥٦م، وجزيرة سيلان عام ١٦٥٨م.

شجع اندلاع الثورات المحلية في سواحل شرق إفريقيا الإمام على مواصلة الهجوم على مواقع البرتغاليين هناك، فقد وصل أسطول عماني إلى الساحل عام ١٦٦٠م، وتمت محاصرة الحامية البرتغالية في ممباسا. وشن هجمات متتالية على امتداد الساحل حتى رأس دلجادو، وبحلول آب ١٦٦٢م كانت سفن اليعاربة تمتلك السيطرة على الساحل باستثناء ممباسا التي خضعت للحصار، وتلقت قوات الإمام الإسناد من القبائل المحلية. بذلك اضطر قائد الحامية البرتغالية هناك جوزيف بوتلهودا سلفا إلى طلب المساعدة من كوا، إلا أن الحالة هناك لم تكن تسمح بذلك بسبب تعدد جبهات القتال البرتغالية، وحاجة الأسطول الحربي إليها هناك.

في ظل هذه الظروف أصبح استسلام الحامية البرتغالية في ممباسا أمرا لا مفر منه. ففي عام ١٦٦٥م تم الاستيلاء على القلعة البرتغالية فيها، وعين محمد بن مبارك المزروعي واليا عليها.

بلغت قوة الأسطول العماني مكانة كبيرة، لدرجة أن العمليات الحربية في شرق إفريقيا –في أثناء حصار ممباسا- لم تؤثر على عملياتهم الحربية في غرب الهند. ففي عام ١٦٦١م

توجهت قطعة من الأسطول العماني إلى جزيرة بومبي، ودمرت الحامية البرتغالية فيها، ولم يستطع البرتغاليون اتخاذ أية إجراءات لاستعادة موقعهم. وحينما وصل الحاكم البرتغالي الجديد جانوس داكونها في أيلول عام ١٦٦٦م حاول البحث عن وسيلة للانتقام من العرب، وقد جهز أسطولا من ثمان سفن كبيرة و (٤٠ – ٦٠) سفينة صغيرة، وأرسله إلى مسقط في أواخر ١٦٦٧م، إلا أن هذه الحملة فشلت ولم تحقق أهدافها. ذلك يوضح تدهور قوة البرتغاليين، وضعف قادتهم. وعلى العكس من ذلك فإن العرب أجادوا قيادة السفن الكبيرة، واكتسبوا من مقارعتهم البحرية مهارة عالية في السنوات التي تلت تحريرهم مسقط. وقد بلغت قوة الإمام سلطان من المكانة، بحيث لم ينقطع تفكيره عن القيام بعمليات عسكرية أخرى. فقد أبحر أسطول عماني نحو الهند عام ١٦٦٨من ولديه تعليمات بتدمير القاعدة البرتغالية في ديو، واقترب ليلا من الشاطئ بسرية تامة، وكانت الخطة تقضي بشن هجوم صباحا بعد فتح أبواب أسوار المدينة. وفي الصباح الباكر دخلت المجموعة الأولى من العرب وهي تخفي أسلحتها، وبعد اكتشاف أمرها، انطلقت صيحات الإنذار، وأصدر القائد البرتغالي بفتح نيران المدفعية بوجه المهاجمين، مما اضطر القائد العربي إلى أن يصر أمرا بالانسحاب إلى السفن. وتذكر لنا بعض المصادر إن خسائر العرب بلغت (١٠٠٠) قتيل. ويبدو أن حجم الخسائر مبالغ فيه. إلا أنه يكشف لنا من ناحية أخرى ضخامة القوات العربية المهاجمة. ويذكر باثرست إن العرب مكثوا ثلاثة أيام

في المدينة. وبعد انسحاب العرب أرسلت ثمان سفن حربية لملاحقتهم، لكنها عادت إلى كوا في بداية آذار ١٦٦٩م بدون إحراز نتيجة تذكر، ما عدا حصولها على (٣٠٠٠) تومان من حاكم فارس، نصيبهم من مشاركتهم له في الكمارك في كنك، وهو الميناء الذي أصبح أحد مراكزهم على الساحل الشرقي لخليج عمان بعد طردهم من هرمز عام ١٦٢٢م.

لقد أصبح للإمام سلطان تأثير مهم في منطقة الخليج، وأصبح العمانيون أسياد الملاحة والتجارة فيه. وبعد الحملة على ديو، وفي عام ١٦٦٩م، اتجهوا صوب شرق إفريقيا، حيث أرسلوا أسطولا قويا إلى موزمبيق، إلا أن حاميتها صمدت أمام الحصار العربي.

في صيف ١٦٦٩م أرسل البرتغاليون أسطولا مكونا من عشر قطع بحرية إلى الخليج العربي بقيادة كيرونيمو مانويل، وقد مر أسطول عماني مكون من خمس وعشرين قطعة بحرية إلى كنك، وفي آب وأيلول التقى الاسطولان، وكانت حاميات هرمز ولاراك وقشم قد وضعت على أهبة الاستعداد، وقد وصف الانكليز المعركة بأنها: "معركة دموية... سقط فيها ٥٠٠ قتيل من العرب، ولكن البرتغاليين فقدوا معظم رجالهم... وقد هوجم القائد البرتغالي، ولكن العرب انسحبوا في النهاية مهددين بمعركة أخرى، وعاد القائد البرتغالي منتصرا إلى كوا، حيث بدأ بتحضير أسطول آخر أكبر من سابقه لمهاجمة مسقط..."

في آب عام ١٦٧٢م أرسل البرتغاليون حملة بحرية من كنك

إلى البصرة، وخلال مرورها في الخليج شاهدوا سفنا قادمة من مسقط محملة بالبضائع التجارية، فقاموا بمهاجمتها واستولوا على البعض منها. وبعد هذه الحادثة ينفرد باثرست بالإشارة إلى هدنة عقدت بين الإمام سلطان والقائد البرتغالي دي ميلو في صحار في ٢٤ أيلول من العام نفسه، أهم ما تضمنته إيقاف العمليات العسكرية بين الجانبين لمدة ستة أشهر. وعند وصول دي ميلو إلى كوا قبض عليه، وأرسل إلى لشبونة للمحاكمة بتهمة توقيع هدنة مع الإمام سلطان خلافا لتوجيهات الحاكم البرتغالي.

وصمم الحاكم على إرسال أسطول بأسرع وقت ممكن، مع أوامر مشددة بتوجيه أقسى الضربات للعمانيين، وعدم توقيع أية اتفاقية معهم حتى يتم احتلال مسقط، وفي جميع المناطق التي كانت خاضعة للبرتغال مجددا، وقد تم إرسال قطع من الأسطول البرتغالي إلى الخليج، وأمرت سفن أخرى في باسين بأن تتبعها بأسرع مايمكن لإطباق الحصار على مسقط ولكنها عجزت عن تحقيق هدفها، ولو أنها أحدثت بعض التخريبات في المناطق المحيطة بمسقط. وقد ثأر العرب لأنفسهم في شباط عام ١٦٧٤م، فقد أرسل الإمام أسطولا مكونا من عشر سفن إلى منطقة باسين، ونزل حوالي ٦٠٠ مقاتل عربي إلى المدينة، وحصلوا على الغنائم وبقوا فيها خمسة أيام دون أن يتجرأ البرتغاليون على مهاجمتهم. وقد أدى هذا الهجوم إلى هجرة العديد من سكان المدينة إلى بومبي التي لجأ إليها العديد من التجار في ديو في كانون الثاني ١٦٧٦م بعد أن هوجمت

هي الأخرى من قبل قوات الإمام في الحملة التالية.
وفي نيسان ١٦٧٨م أرسلت خمس عشرة سفينة كبيرة وبعض الزوارق البرتغالية إلى الخليج، وقبل أن تقوم بعمل ما صدرت الأوامر إليها بالتوجه إلى إفريقيا، بعد تلقي الحاكم البرتغالي دوم بيدرو دي ألميدا تعليمات من ملك البرتغال بإعارة اهتمام أكبر إلى شرق إفريقيا، خشية خسارة ما بين الساحل والهند، وعدم إمكانية المحافظة على الموقع البرتغالي. وتوجه الحاكم بنفسه على رأس قواته إلى هناك، وترك بعض التعزيزات في موزمبيق وممباسا. وفي ١٧ آب أخذت القوة البرتغالية طريقها إلى فازا، وتم الاستيلاء عليها في ١٦ كانون الأول، بعد وصول الإمدادات من كوا، وبعدها استسلمت المدينة المجاورة سيو وتم أسر ملكها، ومن ثم أسر ملكا لامو وماندا بعد هجمات متتالية. وقبل أن يتمكن الأسطول البرتغالي من توسيع عملياته بوغت بوصول أربع سفن عربية في مطلع ١٦٧٩م حيث تم إنزال المحاربين إلى البر، وفي غضون أيام قليلة تعرضت المواقع البرتغالية إلى ضغط شديد من المقاتلين العرب وحلفائهم من أبناء السواحل، مما أجبر البرتغاليين على الانسحاب إلى موزمبيق، وهناك توفي حاكم البرتغال بعد أربعة أيام.

توفي الإمام سلطان بن سيف في ١٩ كانون الأول ١٦٧٩م بعد حياة حافلة بالكفاح والأمجاد، وانتخب ابنه بلعرب إماما في يوم وفاته وتابع الحرب ضد البرتغاليين بنفس همة والده.

بعد نجاح البرتغاليين في احتلال ممباسا ثانية، تطلعوا إلى مد سيطرتهم إلى باتا التي أصبحت بمقاطعاتها الثلاث باتا وسيو وفازا ميدانا لمعارك البرتغاليين مع شعوب الساحل، وأدرك القائد البرتغالي في ممباسا أن المحافظة على أمن حاميته لا يتم دون الاستيلاء على باتا، وجرت محاولتان: الأولى في آذار ١٦٨٦م عندما قدمت سفينتان من كوا لمهاجمة سيو، إلا أن وجود سفن عربية في باتا أفشل تلك المحاولة. والثانية في نيسان دفعتها التيارات بعديا عن باتا، فأقفلت عائدة إلى كوا. ولا بد من الإشارة إلى أن السلطاة في كوا لم تشجع إضعاف القوة العسكرية في ممباسا في سبيل السيطرة على باتا، وأنه إذا ما تمت السيطرة عليها فيجب إعطاؤها إلى أمير فازا ليحكمها كممثل للبرتغاليين، لهذا الغرض فقد أبحر جاو أنتوس في أيار ١٦٨٧م مع تعزيزات من كوا ومعهم أمير فازا نحو بات، وعند وصوله وجد بعض قطع من الأسطول العربي في الميناء لذلك عاد إلى ممباسا دون تحقيق أي شيء يذكر. وبعد رحيل السفن العربية أعاد محاولاته التي أسفرت عن احتلال المدينة في ٣ آب من السنة المذكورة. وفي كانون الأول أرسلت تعزيزات إلى باتا، إلا أن اسطولا عربيا مكونا من خمس قطع بحرية وصل بعد أيام من وصول هذه التعزيزات من مسقط بدعوة أهالي باتا، واستطاع استرجاع المدينة، ولم يكن أمام جاو انتونس أي خيار سوى الانسحاب إلى ممباسا.

أحس البرتغاليون أن أساليبهم في الهجمات القرصنية

في البحر كانت أكثر نجاحا من خوض المعارك على الساحل، لذلك لجأوا إلى مضايقة النشاطات التجارية في الخليج لدرجة أدت إلى فتح باب المفاوضات بين (عبدالشيخ) ممثل الإمام بلعرب، وغونكاليس مراقب كنك ممثلا للحاكم البرتغالي، وقد بنيت المفاوضات أساسا على الهدنة التي وقعها دي ميلو عام ١٦٧٢م والتي رفضها البرتغاليون، ويبدو أن هذه المفاوضات قد زادت من عنجهية البرتغاليين وغرورهم، ففي أواخر تلك السنة استطاع أسطول بقيادة الكابتن دييجو دي ميلو من إلحاق ضربة بأسطول عربي خارج سورات، وبعد ثلاث سنوات خسر أسطول الإمام معركة أخرى في المكان نفسه، إلا أن العمانيين لم يقفوا مكتوفي الأيدي إزاء هذه الضربات، ففي عام ١٦٩٤م هاجم أسطول العمانيين جزيرة سالست، ونزل إلى البر وجلب غنائم كبيرة وتم أسر ١٤٠٠ رجل. تبع ذلك هجوم على بارسيلور التي كانت مصدر تجهيز كوا بالرز ومنغلور أكبر سوق في مستعمرات كنارا. فقد انحدرت السفن العمانية في عام ١٦٩٥م مع ساحل كنارا، وضربت المدينتين، ودمرت السفن التي كانت راسية فيها. وفي منتصف كانون الثاني ١٦٩٥م هاجمت خمس قطع بحرية عمانية تحمل زهاء ١٥٠٠ رجل ميناء كنك وأوقعت هزيمة بالمستعمرة البرتغالية، وأسرت سفينة محملة بالبضائع كانت راسية في الميناء، وقد بلغ مجموع ما غنمه (٦٠,٠٠٠) تومان. وبعد هذه الغارة كتب الإمام سيف بن سلطان الأول (١٦٩٢ – ١٧١١م) إلى شاه إيران سلطان حسين (١٦٩٤ – ١٧٢٢م)

يطالبه بنفس الحقوق التي يتمتع بها البرتغاليون في كنك، مهددا إياه في حالة عدم الاستجابة بمهاجمته وتدمير بندر عباس.

في هذا الوقت الذي كانت فيه البحرية العمانية تحقق تلك الانتصارات، وصل مسقط وفد يمثل لاموا وأمراء الموانئ وشيوخ القبائل في شرق إفريقيا لطلب النجدة ضد البرتغاليين، فشجع هذه الإمام على إعداد هجوم حاسم على ممباسا. وتحركت قطعة من الأسطول العماني مؤلفة من سبع عشرة سفينة، ووصلت ميناء كلنديني في منتصف آذار ١٦٩٦م، وبعد توقف قصير تقدمت لحصار ممباسا واستمر الحصار ثلاثة وثلاثين شهرا، فشلت خلاله محاولات البرتغاليين لكسره. وفي آب تلقى البرتغاليون إمدادات من موزمبيق، وبذل العرب جهودا كبيرة لقطع الإمدادات عن البرتغاليين من البحر. وفي ٢٢ تشرين الأول توفي قائد الحامية جاورود ريغز، مما أضعف الروح المعنوية لرجالها، ومما له دلالته على وقوع حالات هروب عديدة بين صفوف البرتغاليين، وفي ٢٢ تشرين الثاني وصلت تعزيزات عربية جديدة، كما وصل في يوم عيد الميلاد أسطول برتغالي مكون من سبع قطع بحرية يحمل ٧٧٠ رجلا، معظمهم من الوطنيين الذين تم جمعهم قسرا. لقد ثقل الأمر على البرتغاليين بسبب إحكام الحصار والوباء وقلة الإمدادات، وكانت السلطات في كوا على اطلاع بالحالة اليائسة في ممباسا، فأرسلت في ٣٠ تشرين الثاني سنة ١٦٩٧م عددا قليلا من القطع البحرية،

استطاعت التسلل إلى الحامية، وانزلت بعض المؤن والرجال وانسحبت إلى زنجبار، ومنها عادت إلى كوا. وبهذه فقد البرتغاليون فرصتهم الأخيرة لإنقاذ الحامية، وفي منتصف كانون الأول ١٦٩٨م وبعد وصول ٥٠٠ مقاتل عماني تم الإنزال وبوشر الهجوم النهائي الذي انتهى باستسلام الحامية البرتغالية، وارتفع العلم العماني على برج القلعة.

أصدر الإمام سيف بن سلطان أوامره بتعيين ناصر بن عبدالله المزروعي حاكما عليها، كما أوعز باستثمار هذه الانتصار لطرد كافة الحاميات البرتغالية في الساحل الشرقي لإفريقيا، فاندفعت القوات العمانية، تساعدها قوات المتطوعين من أبناء الساحل، واستطاعت تحرير بمبا (المعروفة بالجزيرة الخضراء) وزنجبار وباتا وكيلوا . وبذلك فقد تم طرد البرتغاليين من جميع مواقعهم إلى الشمال من رأس ديلجادو. وهوجمت حامية موزمبيق هجوما لم يكن ناجحا، كما وافقت مدينة مقاديشو على أن تكون تحت حماية الإمام سيف، وفي وقت مبكر من عام ١٦٩٩م أبحر أسطول مؤلف من خمس سفن من لشبونة بهدف إنقاذ ممباسا، إلا أنه وصل إلى موزمبيق بعد سقوط حاميتها في قلعة يسوع، واتجه إلى كوا. وفي ليلة التاسع من كانون الأول عام ١٧٠١م تحطم الجزء الأكبر من أسطول برتغالي خارج كوا هيأه البرتغاليون لاستعادة ممباسا. لقد دل حصار ممباسا وتحريرها على درجة الضعف الذي وصل إليه البرتغاليون، ولهذا لم يكن من قبيل الصدفة سعيهم إلى التوصل إلى حلف مع الفرس، لإيقاف زخم الهجوم العماني.

فقد أرسل الحاكم البرتغالي في كوا مبعوثا هو دوم غريغوري بيريرا إلى أصفهان بهدف تكوين حلف ضد العمانيين. ولم يكن يسفر شيئا مهما عن تلك البعثة، إذ أن إيران كانت تمر بفترة واضحة من الضعف في عهد سلطان حسين. وإلى جانب تلك المحاولة سعى نائب الملك البرتغالي إلى التوصل إلى نوع من التسوية تجنبا للكوارث المتتالية فاقترح على حكومة لشبونة في كانون الأول ١٧٠٣م فتح المفاوضات مع إمام عمان للحصول على بعض الامتيازات في ممباسا، على أن يدفع له مبلغ نقدي ضمانا لنجاح ذلك المسعى، وضمن الحاكم اقتراحه بالقول "إن العرب راغبون بالسلام، لأنهم يعرفون أن وارداتهم الأساسية من الرز يمكن قطعها بسهولة من قبل البرتغاليين" لوم يتحقق شيء من تلك المحاولة، فقد تعرضت دامان إلى الهجوم وتكبدت خسائر كبيرة، كما كانت هناك دلائل في العام التالي على نية العمانيين بالهجوم على موزمبيق. وفي ربيع ١٧٠٥م تكرر الهجوم على دامان.

ونجد من المناسب أن نقتبس وصفا لمعركة كبيرة دارت بين العمانيين والبرتغاليين في ميناء سورات، وامتدت آثارها إلى رأس خليج عمان، ورد في رسالة الحاكم البرتغالي إلى الملك في ١٢ كانون الثاني ١٧١٥م: "عندما تلقيت أنباء بأن بعض سفن العرب وصلت إلى سورات أمرت قائد الشمال بالتوجه إلى هناك للتصدي لهم... وأعطيت التعليمات إلى محافظ سورات لمساعدة قواتنا.... وباشر القائد الهجوم على العدو في ١٩ شباط ١٧١٤م، وكانت تلك المعركة عنيفة جدا استمرت

من الصباح حتى وقت متأخر من الليل، تراجع العدو بعدها حينما أصيبت سفينة قيادته... وقد تعرضت سفننا لبعض الضرر... وبلغت خسائرنا ثمانية وعشرين قتيلا وأربعة وثلاثين جريحا... ولرغبة العرب في الثأر لأنفسهم... دخلوا مضيق هرمز ببعض السفن، وأمروا محافظ كنك بتسليمهم وكيل جلالتكم وقس الكنيسة.. وهددوا بأنهم يمتلكون القوة الكافية لذلك... ونزلوا إلى البر وأحرقوا بعض البيوت ونهبوا أخرى بسهولة كبيرة قبل أن ينسحبوا إلى سفنهم".

سارع الإمام سلطان بن سيف (١٧١١ – ١٧١٩م) بالرد على ما لحق بعض قطع أسطوله من انتكاسة في سورات وكنك، فأمر بتوجه الأسطول لقطع خطوط المواصلات بين الهند والموانئ الفارسية، وتكللت العملية بالنجاح وسيطر العمانيون على جزيرتي قشم ولاراك، وضربوا حصارا على هرمز.

وفي أوج العنفوان العماني، وحينما كانت الظواهر تؤشر إلى التفوق العربي الحاسم في الصراع البحري، دخلت عمان مرحلة من أحلك مراحل تاريخها بعد وفاة الإمام سلطان بن سيف الثاني في ١٧١٩م، سادها الانقسام والحروب الأهلية، مما رجح الكفة لصالح البرتغاليين الذين انتزعوا زمام المبادرة في الخليج وساحل شرق إفريقيا مستغلين الظرف العصيب الذي مرت به البلاد آنذاك. ففي شباط ١٧١٩م استدرج الاسطول البرتغالي أسطولا (عمانيا – قاسميا) إلى معركة خارج كنك، واستمر القتال من الساعة التاسعة صباحا حتى السابعة مساءً لصالح البرتغاليين، وتواصل القتال في اليوم التالي، وأسفر

عن انسحاب الأسطول العربي إلى رأس الخيمة بعد خسارته عددا من السفن، وفي آب من العام نفسه خسر العرب معركة أخرى أمام البرتغاليين، وقع فيها أسرى من الجانبين، وقد لقي الأسرى العرب معاملة قاسية، في حين عامل العمانيون أسراهم معاملة إنسانية مبعثها تعاليم الدين الحنيف، وتقاليدهم العربية الأصيلة، وقد وصف ألكسندر هاملتون ذلك بما يلي: "على الرغم من أن البرتغاليين كانوا يسومون أسراهم سوء العذاب، وكانوا يسخرونهم للأعمال الشاقة، ويجبرونهم على تنفيذ أوامرهم بقوة السياط، فقد كان العرب يعاملون أسراهم بإنسانية واضحة، وكانت غاية ما يفعلونه هو حجز أسراهم في سجن جماعي دون أن يسخروهم للأعمال الشاقة، كذلك كانوا يمنحونهم بدل الأرزاق كتلك التي يتقاضاها جندهم.. وإذا وجد بين البرتغاليين صناع بارعون وأصحاب مهن فإنه قد يسمح لهم بحرية ممارسة مهنهم، كي يتسنى لهم جمع المال اللازم لفك أسراهم".

وفي شرق إفريقيا استغل البرتغاليون اضطراب الأوضاع السياسية لتجديد رهانهم على استعادة ما فقدوه من ممتلكات، وكان وصول مبعوث ملك باتا إلى كوا عام ١٧٢٧م – طالبا المساعدة ضد منافسيه- الفرصة المناسبة لتحقيق ذلك الهدف. وسرعان ما تم التوصل إلى عقد اتفاقية، كان من ضمن بنودها: أن تقوم قوات باتا بإسناد البرتغاليين لاستعادة ممباسا، وقطع الصلات البحرية بين العرب وتلك المقاطعات. في نهاية كانون الأول من العام نفسه تحرك أسطول مكون من

ثلاث فرقاطات وسفينة وزورق وعليها (١٦٤٧) رجلا بقيادة لويس دي ميلو، ورافقه أمير فازا المنفي، وبسبب العواصف اختفت اثنتان من السفن ووصلت الأربع الباقية إلى باتا، وبعد اشتباكات متقطعة مع السفن العمانية استغرقت خمسين يوما، تم رفع العلم البرتغالي هناك.

استثمر القائد البرتغالي هذا الانتصار فأعد حملة عززها بـ(٥٠٠) رجل من المرتزقة المحليين وبدعم من ملك باتا وصلت القوة البرتغالية إلى مرفأ كليينديني في آذار ١٧٢٨م، وبعد معركة سريعة تمكن البرتغاليون من الاستيلاء على قلعة سانت جوزيف ثم تقدموا نحو ممباسا، وبعد قتال دام يومان استولى البرتغاليون على ممباسا، وفي اليوم التالي دخلوا بمرافقة ملك باتا وأمير فازا قلعة يسوع، وبخضوع هذه القلعة للبرتغاليين أعلن دي ميلو عودة الحاكم البرتغالي إلى الساحل.

وفي غضون أسبوعين جاء سبعة ملوك ساحليين بضمنهم ملوك زنجبار وبمبا لإعلان الطاعة للبرتغال، وبعد وقت قصير غادر القائد البرتغالي شرق إفريقيا مخلفا سلفارو كايتانو دي كاسترو حاكما على ممباسا.

ومن أجل ترصين السيطرة على المناطق المستولى عليها، وورود الأنباء عن تحرك الأهالي الذين ساءهم عودة الحكم البرتغالي، أرسل الحاكم العام البرتغالي في الثاني من كانون الثاني عام ١٧٣٠م أسطولا يحمل ١٢١٥ رجلا إلى شرق إفريقيا، وقبل وصوله إلى هناك تمكنت قوة عمانية مكونة

من ٤٠٠ رجل يرافقهم ٣٠٠ سواحلي، من دحر الحاميتين البرتغاليتين من ممباسا وباتا. وعند وصول القوة البرتغالية إلى ممباسا وجدت العلم الأحمر يرفرف على قلعتها، كما وجدت سفنا كبيرة في مرفأ كلنديني، مما اضطرها للإبحار إلى موزمبيق، وفي محاولة ثانية لاستعادة السيطرة على ممباسا، فشلت الحملة بسبب الرياح والتيارات المعاكسة، وبعد بضعة أيام اضطر القائد البرتغالي إلى العودة إلى موزمبيق، وتم التخلي نهائيا عن أية أفكار باستعادة ممباسا، وفي ١٧ أيار تعرض الأسطول البرتغالي أثناء عودته إلى كوا، إلى إعصار دمر جميع السفن بما فيها سفينة القيادة التي كان على ظهرها دي ميلو.

وهكذا انتهى الاحتلال البرتغالي للشريط الساحلي شمال موزمبيق، ويعود الفضل بالدرجة الأولى إلى الجهد العماني البحري، الذي أسنده التأييد المحلي لسكان الشريط الساحلي، الذين أضمروا الكراهية للبرتغاليين بسبب السياسة التعسفية التي سلكها هؤلاء تجاههم، ولا ننسى دور القوى الأوروبية الأخرى، لا سيما هولندا التي استنزفت جزءا كبيرا من الجهد البرتغالي.

تاريخ عمان البحري زمن دولة البوسعيد

جاء في مجلة نزوى عن عبدالله العليان: عندما تولت الدولة البوسعيدية في عمان بقيادة الإمام أحمد بن سعيد استطاعت أن تحقق الكثير من الإنجازات العسكرية لا سيما بناء الأسطول العماني وتطويره للأغراض العسكرية والتجارية، وأصبحت عمان في عهده دولة يحسب لها الحساب على الصعيد الدولي والإقليمي.

وعند تسلمه كانت البلاد تعاني من الاضطراب وتفتقر إلى الاستقرار، فكان عليه أن يحل السلام في الداخل بتحقيق وحدة القبائل، منطلقا لبناء الدولة القوية التي تتطلع إلى إعادة هيبتها الخارجية وازدهارها التجاري، ببناء الأسطول الذي تعرض للإهمال خلال محنة الحرب الأهلية والغزو الخارجي.

ففي سنة (١١٨٩ هـ - ١٧٧٥م) كان أسطولها البحري يتألف من ٢٤ سفينة، أربع منها مزودة بـ ٤٤ مدفعا ، وخمس فرقاطات تحمل كل منها ١٨ إلى ٢٤ مدفعا ، أما البقية فكانت من النوع الذي تتراوح أسلحته بين ٨ و ١٤ مدفعا.

وقبل ذلك بحوالي عقدين من الزمن كانت قوته البحرية قد مكنته من أن يلعب دورا إقليميا هاما في استقرار المنطقة

وازدهارها تجاريا ، ففي سنة (١١٧٠هـ - ١٧٥٦م) حاصر الفرس مدينة البصرة، واستنجد والي بغداد بالإمام، الذي أرسل جيشا قدره المؤرخ العماني ابن رزيق بعشرة الآف رجل، ابحروا على متن أكثر من مئة مركب، بما فيها الفرقاطة المسماة »الرحماني« التي كانت مركز قيادة الأسطول، وقد أحصى بارسوتز الانجليزي، الذي كان في البصرة أثناء الحصار عدد عناصر الجيش الفارسي، الذي كان يحاصر البصرة بخمسين ألف رجل ومع ذلك تمكن الجيش العماني من فك هذا الحصار وطرد الفرس.

مقابل هذا الإنتصار الكبير قرر السلطان العثماني منح الإمام خراجا سنويا ، استمر ولاة البصرة بدفعه لحكام عمان حتى وفاة السيد سعيد بن سلطان بن الإمام أحمد، وحاز الإمام أحمد على إعجاب الامبراطور المنغولي شاه علم بعد أن أظهر أسطوله كفاءة عالية في ملاحقة القراصنة على السواحل الهندية وأسر بعض قادتهم، وعقد الشاه مع الإمام حلفا دفاعيا هجوميا ، وعين سفيرا مقيما في مسقط، وقد أثبت الإمام أحمد بن سعيد على الصعيد الداخلي، جدارته في إدارة حكومة مركزية قوية واشتهر بتسامحه وبعد نظره و بالإهتمام بالتفصيلات الإدارية.

توفي الإمام أحمد بن سعيد في الرستاق سنة (١١٩٨هـ - ١٧٨٣م) وبويع ابنه سعيد إماما على الرغم من الرغبة

العامة بتولية هلال، أكبر أولاد الإمام سنا وأشدهم ذكاء، لكن هذا الأخير كان مصابا بضعف البصر وسافر إلى السند إلتماسا للعلاج ولم يعد من هناك أبدا، وكان الإمام الجديد سعيد بن أحمد زاهدا في الحكم، لذلك بذل أعيان العمانيين جهدا خاصا لتعيين إمام آخر بدلا منه، وتوجهت الأنظار أولا نحو أخيه قيس ثم تحولت إلى ابنه حمد، الذي كان بمثابة الحاكم الفعلي للبلاد وأقام في مسقط بينما ظل والده في الرستاق، وكان أول من ناداه الشعب بالسيد، وأولى السيد حمد اهتماما خاصا بتوسيع نفوذ عمان البحري فاستولى على لامو في شرق أفريقيا.

وراح يخطط للإستيلاء على ممباسا وكلكوتا نفسها، لكنه توفي فجأة في سنة (١٢٠٦هـ - ١٧٢٩م) وخلفه في السلطة الفعلية السيد سلطان ابن الإمام أحمد بن سعيد، وكان نفوذ عمان في أيام السيد سلطان يمتد على جانبي الخليج ويفرض الرسوم على جميع السفن المبحرة فيه.

بعد وفاة السيد سلطان شهدت عمان مرحلة من الغموض وعدم الاستقرار انتهت كما يؤكد المؤرخون العمانيون، بسيطرة السيد سعيد بن سلطان بن أحمد على الوضع واستكمال مقومات سلطته التي استمرت اثنتين وخمسين سنة بين سنتي (١٨٠٦ - ١٨٥٦م)

يعتبر عصر السيد سعيد بن سلطان وهو - حفيد مؤسس أسرة البوسعيد الحاكمة في عمان - من أزهى العصور التي مرت بعمان خلال القرن التاسع عشر إن لم يكن أكثرها ازدهارا رغم الصعوبات الكثيرة التي واجهته في بناء الدولة، ويرى المؤرخون أن السيد سعيد بن سلطان هو بلاشك أبرز الشخصيات في أسرة البوسعيد التي لعبت دورا في تاريخ عمان والخليج وشرق أفريقيا، ولا نكون مبالغين إذا اعتبرناه من الشخصيات الهامة جدا في تاريخ العرب الحديث والمعاصر.

شهد النصف الأول من القرن التاسع عشر اهتماما كبيرا ببناء الأسطول التجاري والحربي في عهد السيد سعيد بن سلطان، وكانت تبنى السفن في الأحواض من الأخشاب المستوردة من الهند وجاوة علاوة على الأخشاب العمانية ... إلى جانب استخدام أشجار النخيل لبناء السفن الصغيرة.

ونتيجة لجهود السيد سعيد بن سلطان في الإهتمام بالبحرية العمانية، أصبح الأسطول العماني الحربي والتجاري في الخليج العربي والمحيط الهندي خلال النصف الأول من القرن التاسع عشر ثاني أكبر أسطول على الإطلاق، ويأتي في المرتبة الثانية بعد الأسطول البريطاني.

كانت عمان في أواسط القرن التاسع عشر وحتى وفاة السيد

سعيد تعتبر دولة بحرية آسيوية من الدرجة الأولى« غير أن مكاناتها بدأت بالإنحسار لأسباب إقتصادية وسياسية نشأت عن اقتسام الامبراطورية العمانية، والتراجع البحري نتيجة عدم استقرار الأوضاع السياسية في النصف الأول من القرن العشرين ١٥).

البحرية العمانية في عهد السلطان قابوس

وعندما تولى جلالة السلطان قابوس بن سعيد مقاليد الحكم في عمان ١٩٧٠م, وتمجيدا للدور البحري العظيم شهدت البحرية العمانية في عهد جلالته, تطويرا وتحديثا لقدراتها البحرية حيث كانت البحرية قبل عام ١٩٧٠م عبارة عن جناح بحري يضم بعض القطع البحرية الخفيفة التسليح والإمكانيات, ومع بزوغ فجر النهضة المباركة خطت البحرية خطوات واسعة على طريق التطوير والتحديث, شملت كافة عناصر ومرافق قوتها البحرية ومع التوسع الذي شهدته البحرية السلطانية العمانية أدخلت إلى الخدمة العديد من القطع البحرية الحديثة, لرفع كفاءة الأسطول العماني حتى يكون على مستوى المسؤولية الملقاة على عاتقه في الذود عن المياه الإقليمية وعلى الجانب الآخر مواكبا لنظم التسليح البحري العالمية الحديثة, وفي هذا الإطار تم توقيع إتفاقيات تسليح حديثة لتزويد البحرية بالسفن المتطورة, حيث تمت إضافة عدد من السفن الحديثة المميزة والتي من أحدثها السفن السلطانية (قاهر الأمواج - البشرى - المنصور - المؤزر), ويأتي انضمام القطع البحرية الجديدة إلى الأسطول في إطار دعم القدرات الدفاعية وإحلالها محل السفن التي أخرجت من الخدمة, وتعد السفن الجديدة من أفضل أنواع القطع البحرية العالمية التي جهزت بتجهيزات وتسليح حديث, وتم بناؤها لتواكب الاتجاه الحديث في الأداء البحري هذا إلى جانب السفن

الأخرى التي تعمل ضمن قطع أسطول البحرية السلطانية العمانية وتشكل قوة الأسطول البحري العماني

تاريخ الخابورة البحري

قبل أن ندخل في تفاصيل تاريخ الخابورة البحري لا بد أن نعرف بولاية الخابورة أولا فتاريخ الخابورة هو ابن تاريخ دولة البوسعيد وتاريخ دولة البوسعيد هو ابن تاريخ دولة اليعاربة وتاريخ دولة اليعاربة هو ابن تاريخ أئمة وحكام وملوك عمان وتاريخ أئمة وحكام وملوك عمان هو ابن التاريخ الإسلامي والتاريخ الإسلامي هو ابن التاريخ العربي قبل الإسلام والتاريخ العربي هو ابن التاريخ الإنساني منذ زمن أب البشرية نوح عليه وعلى نبينا الصلاة والسلام فعلاقة الإنسان العربي بالبحر قديمة جدا بقدم الزمن متوارثة كابرا عن كابر ولا يمكن تغطية الشمس بغربال وإن حاول المشككون وأهل الإرادات وأهل الجهالات الإساءة للعرب ورميهم بالجهل في معرفة علوم الملاحة البحرية وأن العرب لا يتعدون إلا أن يكونوا أعرابا (شواوي) لا دراية لهم بالحضارة، فالواقع والتاريخ ينفيان ويردان تلك الإساءات ويؤكدان أن أهل عمان والعرب عموما حكاما ومحكومين أهل علم ودراية بالبحر وأهل سفن ملاك ونواخذة (قادة سفن) من البوسعيد إلى اليعاربة إلى أئمة وحكام وملوك عمان وعرب الجزيرة العربية كلهم علاقتهم بالبحر وثيقة كيف لا وبلادهم الجزيرة العربية تحيط بها البحار من كل جانب والبحر بالنسبة لهم مصدر رزق كبيروتأتيهمم من قبله غزوات الأعداء ولا يخفى ذلك على ذي عقل ولب فالخابورة هي إحدى الولايات

الساحلية في باطنة سلطنة عمان وهي بندر من بنادر الباطنة وسوق من أسواقها وتقع ولاية الخابورة بين ولاية السويق من الجنوب الشرقي وصحم من الشمال الغربي ومن الشرق بحر عمان ومن الغرب منطقة الظاهرة وولاية صحار.

وتتكون جغرافية ولاية الخابورة من بحر، وسهل، وجبال تتخللها أودية كثيرة، وأما الجبال فكانت مساكن أهلها من الحجارة والطين والسعف وكانوا أهل زرع وماشية ومنهم كانوا أهل شياه ومساكنهم تحت الأشجار وبعض السعف والشعر ويتنقلون بشياههم تبعا للمرعى والماء، وأما السهل فينقسم إلى قسمين سيح وساحل وكان أهل السيح أهل إبل وغنم وماعز ويحتطبون من أشجار السيح (السمر) لبيعه على أهل الساحل ومساكنهم خفيفة تحت الأشجار والمناسيل التي تصنع من شعر الماعز والصوف، وأما أهل الساحل فكانوا أهل بحر يعملون في الأسفار والصيد البحري وكانوا أهل زرع وماشية وغالب مساكنهم كما عموم أهل الباطنة من سعف النخيل ويقل بناء البيوت من الطين ومن يبني منهم طينا يبني صفة أو صفتين ويكون باقي البيت سعفا وذلك بسبب شدة الحرارة والرطوبة صيفا وبيوت السعف أبرد من بيوت الطين والحجارة صيفا وتوفر بيوت السعف أيضا الدفأ لهم شتاء لأنهم يرضفونها ولأن السعف متوفر لهم من نفس بيئتهم حيث أنهم يأخذون جميع مواد بناء البيت من النخلة المتوفرة لديهم بكثرة حيث توفر لهم الركز والمدود والحبال والدعون

فهذه هي مواد بناء بيوت السعف فيبنون منها الخيم الكبيرة ويسمونها كريان أو كرايين والنكاسيات والخيم المتوسطة ويسمونها خيمة جصايب (قصايب) وخيم الكب وحوش البيت ويسمونه الحوي كل ذلك من النخل ومن أهل الساحل من لا يعمل في البحر بل في الزراعة وتربية الحيوانات من غنم وبقر وماعز وإبل.

فجغرافية الباطنة متشابهة بل متطابقة وحياة الناس فيها كذلك كما في الخابورة حيث أن الخابورة جزء من الباطنة لا تختلف عنها.

ويقطن ولاية الخابورة عشرات القبائل والبطون والأفخاذ من قبائل شتى نحوا من ٤٦ قبيلة وبطن وفخذ وأسرة ليس هنا مكان بسطها وإنما بسطها في كتب الأنساب وذلك لأن ولاية الخابورة بندر وسوق وأرض زرع وضرع وبذلك تكون جاذبة جالبة للناس من جميع الأجناس.

و كان المزارعون في ولاية الخابورة يزرعون أنواعا كثيرة من الأشجار والمزروعات مثل النخيل بأعداد كثيرة ويزرعون منه أنواعا متعددة ويزرعون الليمون وبكثرة ويجففونه ويبعونه للتجار وبالتالي يتم تصديره لدول الخليج والعراق ويزرعون القمح والشعير والذرة والسكر وبعض الخضروات والفواكه كالهنبا (المنجا) والجوافة والمستعفل والفرصاد (التوت) والبيذام والسدر ومن الخضروات كالفجل والجزر والفندال (البطاطا الحلوة) والجلجلان وغير ذلك.

وتوجد بولاية الخابورة الحصون والأبراج الكثيرة لحماية

البلد في الزمن الماضي وأهمها حصن الخابورة المواجه لبحر عمان الذي هو مقر حكم الوالي والقاضي في الزمن القديم والذي يتم فيه فصل الدعاوى بين المتخاصمين وتنفيذ الأحكام ويحضر في برزة الوالي مشايخ الخابورة ووجهاؤها وأعيانها للصلح بين المتخاصمين والشهادة على ما يتم من أحكام وأصلاح.

ويقع جهة الشمال الحصن سوق الخابورة التاريخي القديم الذي كان وجهة السفن التجارية القادمة من الهند وإفريقيا وفارس والخليج والبصرة وكذا وجهة سفن الصيد ووجهة قوافل الإبل القادمة من منطقة الظاهرة وأودية ولاية الخابورة كوادي الحواسنة ووادي شافان ووادي الصرمي وقرى الخابورة كالغيزين والهجاري وفلج بني ربيعة وصنعاء بني غافر والسهيلة وميحة بني كيوم وهو وجهة جميع قرى الخابورة ساحلا وحجرا وكذا بعض قرى صحم والسويق وبين سوق الخابورة وحصنها كان مناخ القوافل وعلوي (غربي) المناخ سبلة السمن التي يتم تحتها المناداة (المزايدة) على بيع السمن وأوطي (شرقي) المناخ الفرضة (الجمرك) مقابلة للبحر بين الحصن والسوق وفيها موظفون من قبل الحكومة لتعشير السلع الواردة ومن جهة شمال السوق بينه وبين الخور الواقع جنوب حلة الخور عرصة في فترة الصباح إلى الظهر يباع فيها الحطب الذي يأتي به الحطابون على إبلهم وحميرهم لبيعه ويكونون في تلك العرصة وكل

من أراد أن يشتري حطبا ذهب إلى تلك العرصة واشتراه من هناك وفي بعض الأحيان يمر الحطابون ويسمونهم العكامين واحدهم عكام بحطبهم في الحواري لبيعها وفي وقت العصر إلى المغرب يباع في تلك العرصة القت (البرسيم) فيأتي أهل القت بحميرهم المحملة بالقت (البرسيم) ويعرضونه للبيع في تلك العرصة ومن أراد أن يشتري قتا ذهب إلى هناك واشتراه ويحد السوق من الجانب العلوي (الغربي) الخور مجرى وادي المسيلة بعده نخل الشيخ محمد بن ناصر الحوسني فيه أيضا مناخ آخر للقوافل التي ترتاد السوق وفي السوق أقسام قسم فيه تباع الحلوى والخبز والحلويات المصنوعة محليا في نفس السوق وقسم تباع فيه المواد الغذائية كالرز والحب (القمح) والقهوة والسكر والبهارات والسمن وغير ذلك وفي السوق قسم يقال له سوق السمك الذي يباع فيه السمك الطازج والمملح والمجفف وفي السوق صفارون يعملون في إصلاح الأواني المصنوعة من الصفر وغير ذلك أي أن السوق يجلب إليه كل ما هو متوفر ويباع فيه كل شيء يحتاجون إليه مما هو متيسر ذلك الزمان.

وتتبع ولاية الخابورة قرى كثيرة منها على سبيل المثال لا الحصر: الهجاري والغيزين وفلج بني ربيعة وصنعاء بني غافر وميحة بني كيوم والظويهر وحيل الراسة وخضرا المكاتيم والعقلي والبيعيق والخويرات وخور الهند وعباسة والبريك والمويلحات وسور قطيط ومحيضيب وحلة الحصن

والواسط والرديدة وسور الدواحنة وخور رسل وقصبية الزعاب وقصبية الحواسنة وقصبية البوسعيد وقرى أخرى كثيرة لسنا الآن في صدد حصرها لكن نعطي نماذج للتعريف فقط وكذلك تتبع الخابورة أودية كثيرة منها وادي الحواسنة وقراه ووادي شافان وقراه ووادي الصرمي وقراه وفي ولاية الخابورة أفلاج كثيرة في كل تلك القرى والأودية التي ذكرناها.

وكان أهالي الخابورة قديما وحديثا يعملون في أنشطة كثيرة منها التجارة والنجارة وبعض الصناعات كالنسيج والصياغة ووجد في الخابورة من يصنع الحديد وكذاك من يعملون في الرعي والاحتطاب والعمل في البحار.

وأما العمل في البحر إما أن يكون في الأسفار على السفن التجارية لغرض الإتجار ونقل البضائع وذلك من قديم الزمان وغالبا أسفارهم تكون من عمان إلى الهند وبنجلادش وإفريقيا وسواحل الخليج وإلى البصرة يحملون البضائع من عمان إلى تلك البلدان كالتمور والليمون والسمن والفحم وشعر الماعز والصوف والإتيان من هناك إلى عمان بالرز والقمح والسكر والقهوة والملابس والحديد والنحاس والأخشاب وغيرها من البضائع.

وإما أن يكون العمل في البحر لأجل الصيد فأهالي

الخابورة يعمل الكثير منهم في صيد الأسماك المتنوعة كأسماك القرش والكنعد وأسماك التونة والصال والشعري بوسائل الصيد المتاحة لديهم والمختلفة: كالحداقة بالخيوط والصيد بالأقفاص والدوابي والألياخ والشباك الأخرى ويستخدمون في الإبحار لغرض الصيد قوارب الشاش المصنوعة كلها من أجزاء النخيل كالجريد والليف لصنع الحبال والكرب لحشو الشاشة كي تكون متينة وقوية صالحة للاستخدام ومن فوائد الشاشة أنها لا تغرق.

وكذا يعمل أهالي ولاية الخابورة في الضغاوي وهي طريقة من طرق الصيد بالشباك يحوطون بها أسماك البرية التي بعد تجفيفها يسمونها القاشع وكذا أسماك السردين والغلية والصيمة والضلعة ويستخدمون في طريقة الصيد هذه قوارب البدن الصغيرة قديما وكذا يستخدمون الهواري.

ويعمل أهل الخابورة في الغوص لأجل استخرج الصدف الذي كان يعمل منه أزرار الملابس وغيرها وأما لحم الصدف فيجفف ويؤكل مستخدمين في ذلك بدانة يقال لها بدانة حدقة ويمد أهالي الخابورة في مواسم الغوص إلى الغوص في مواقع استخراج اللؤلؤ في شمال عمان أو إلى مواقع الغوص في الجنوب ويسمونه الغوص العود، وسنتكلم عن تاريخ الخابورة البحري بالتفصيل بعد عرض بعض الصور عن مركز الولاية:

صورة قديمة يعود تاريخها سنة ١٩٣١م لحصن الخابورة من الجهة الغربية المعاكسة لجهة البحر.

أهالي الخابورة يؤدون فن العيالة أمام حصن الخابورة بين الحصن والبحر في أحد الأعياد الوطينة في بدايات حكم السلطان قابوس بن سعيد سلطان عمان.

سليمان بن مظفر والي الخابورة عام ١٩٢٨م على ظهر سفينة، أخذت صورته
من كتاب أولد عمان صفحة ٤٩.

صورة جمعت نائب والي الخابورة من اليسار الشيخ حمدان بن علي بن محمد الحوسني والشيخ سلطان بن سيف بن محمد الحوسني والشيخ شوين بن عامر بن شوين الحوسني مع أفراد من الجيش السلطاني العماني في الخابورة زمن السلطان قابوس بن سعيد بن تيمور البوسعيدي سلطان سلطنة عمان.

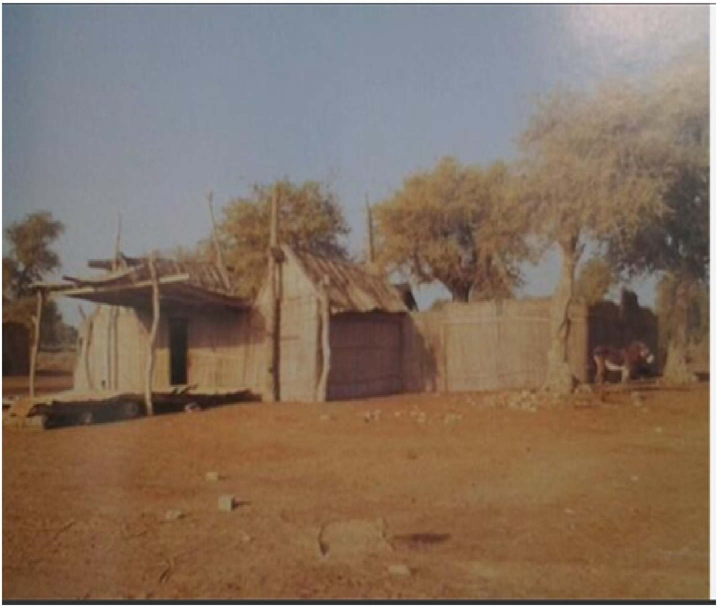
جانب من سوق الخابورة القديم تظهر فيه البخاخير (المخازن)

جانب من سوق الخابورة القديم تظهر فيه البخاخير (المخازن)

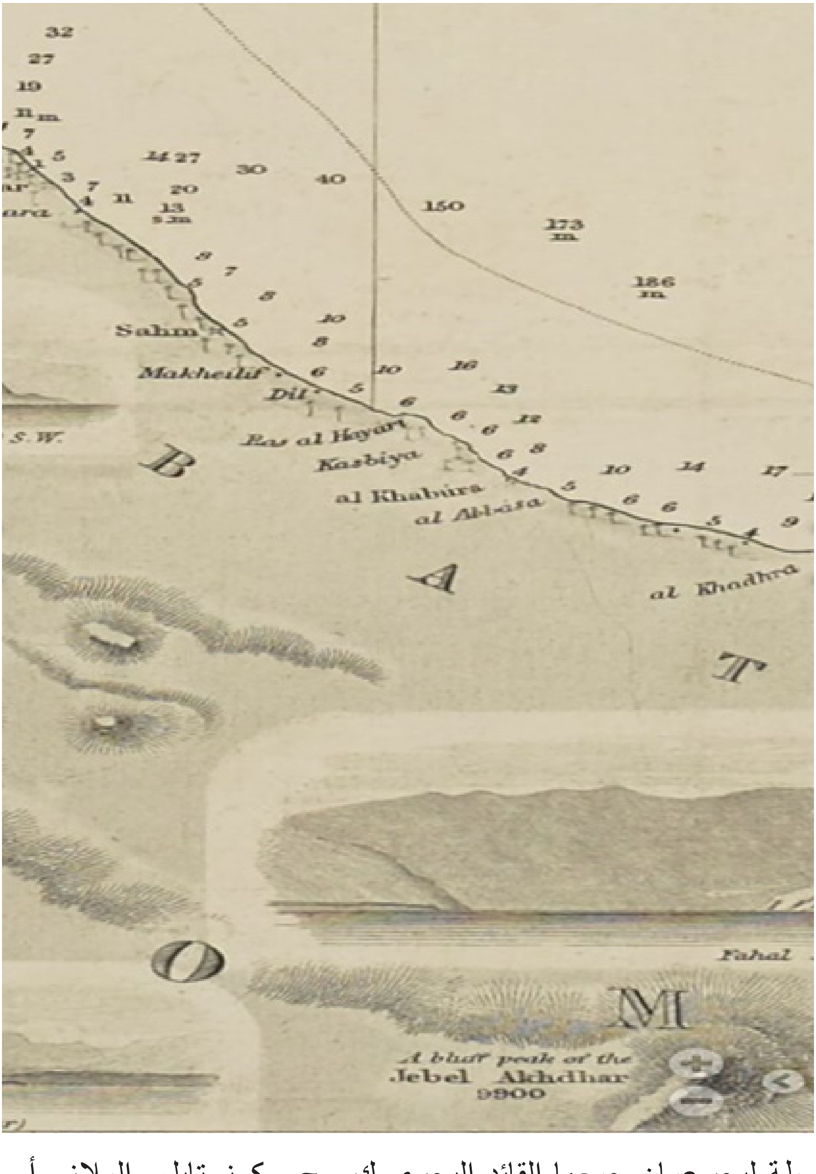
صورة حديثة لسوق الخابورة في إحدى هبطات العيد التي تقام في كل عيد من كل سنة منذ القدم يوم سبعة وعشرين من رمضان ويوم سابع من الحج، من تصوير المصور أحمد الطوقي.

مناخ الإبل والقوافل التي ترتاد سوق الخابورة علوي (غربي) السوق.

جانب من ركض العرضة في مركاض الولاية يوم هبطة العيد في سوق الخابورة يوم سابع يبدأ الركض من الغافة التي بجنب الحديقة حادرا إلى مجرى وادي المسيلة الذي علوي السوق.



نموذج لمنزل من منازل أهل الساحل سواء أهل البحر أو أهل الزرع في الخابورة تبنى من السعف وحجمها يكون على حسب حال المالك يسارا وإعسارا وهذا النوع من المنازل يوجد في عموم الباطنة بل قد يكون في عموم الخليج مع بعض الاختلافات البسيطة في الأشكال ولكن المادة واحدة ويوجد في ساحل الخابورة بعض المنازل المبنية من الطين لكن الغالبية العظمى من المنازل منازل السعف.



خارطة لبحر عمان جمعها القائد البحري ك . ج . كونستابل والملازم أ . و. ستيف من البحرية الهندية عام ١٨٦٠م ويظهر بها قريتان القصبية وعباسة من قرى ولاية الخابورة ومركز الولاية.

تاريخ وكيفية صناعة السفن

لا يُعلم تاريخ محدد لبداية صناعة السفن والذي نعلمه أن الله تعالى أمر نبيه نوحا عليه وعلى نبينا أفضل الصلاة والسلام أن يصنع الفلك وأن يحمل فيها من كل زوجين اثنين وكلما مر عليه ملأ من قومه سخروا منه لأنه كما قيل بناها بعيدا عن البحر فكانوا يستغربون من ذلك فهل يستنتج أن أول صناعة السفن كانت على يد نبي الله نوح عليه وعلى نبينا الصلاة والسلام أم أنها قبل عهد نوح عليه وعلى نبينا الصلاة والسلام هذا وقد ورد في القرآن الكريم ذكر السفن والفلك ستة وعشرين مرة وهذا يدل على أهمية السفن في حياة الإنسان منذ الأزمان البعيدة جدا والإشارة إلى استمرار أهميتها وإستمرار حاجة الإنسان إليها إلى ما شاء الله وهنا سنذكر الآيات الواردة في القرآن :-

ذكرت كلمة سفينة في القرآن ثلاث مرات:

{فَانطَلَقَا حَتَّىٰ إِذَا رَكِبَا فِي السَّفِينَةِ خَرَقَهَا ۖ قَالَ أَخَرَقْتَهَا لِتُغْرِقَ أَهْلَهَا لَقَدْ جِئْتَ شَيْئًا إِمْرًا} [الكهف : ٧١]

{أَمَّا السَّفِينَةُ فَكَانَتْ لِمَسَاكِينَ يَعْمَلُونَ فِي الْبَحْرِ فَأَرَدتُّ أَنْ أَعِيبَهَا وَكَانَ وَرَاءَهُم مَّلِكٌ يَأْخُذُ كُلَّ سَفِينَةٍ غَصْبًا} [الكهف : ٧٩]

{فَأَنجَيْنَاهُ وَأَصْحَابَ السَّفِينَةِ وَجَعَلْنَاهَا آيَةً لِّلْعَالَمِينَ} [العنكبوت : ١٥]

وردت كلمة فلك في القرآن ٢٣ مرة

{إِنَّ فِي خَلْقِ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضِ وَاخْتِلَافِ اللَّيْلِ وَالنَّهَارِ وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنفَعُ النَّاسَ وَمَا أَنزَلَ اللَّهُ مِنَ السَّمَاءِ مِن مَّاءٍ فَأَحْيَا بِهِ الْأَرْضَ بَعْدَ مَوْتِهَا وَبَثَّ فِيهَا مِن كُلِّ دَابَّةٍ وَتَصْرِيفِ الرِّيَاحِ وَالسَّحَابِ الْمُسَخَّرِ بَيْنَ السَّمَاءِ وَالْأَرْضِ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَعْقِلُونَ} [البقرة : ١٦٤]

{فَكَذَّبُوهُ فَأَنجَيْنَاهُ وَالَّذِينَ مَعَهُ فِي الْفُلْكِ وَأَغْرَقْنَا الَّذِينَ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا ۚ إِنَّهُمْ كَانُوا قَوْمًا عَمِينَ} [الأعراف : ٦٤]

{هُوَ الَّذِي يُسَيِّرُكُمْ فِي الْبَرِّ وَالْبَحْرِ ۖ حَتَّىٰ إِذَا كُنتُمْ فِي الْفُلْكِ وَجَرَيْنَ بِهِم بِرِيحٍ طَيِّبَةٍ وَفَرِحُوا بِهَا جَاءَتْهَا رِيحٌ عَاصِفٌ وَجَاءَهُمُ الْمَوْجُ مِن كُلِّ مَكَانٍ وَظَنُّوا أَنَّهُمْ أُحِيطَ بِهِمْ ۙ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ لَئِنْ أَنجَيْتَنَا مِنْ هَٰذِهِ لَنَكُونَنَّ مِنَ الشَّاكِرِينَ} [يونس : ٢٢]

{فَكَذَّبُوهُ فَنَجَّيْنَاهُ وَمَن مَّعَهُ فِي الْفُلْكِ وَجَعَلْنَاهُمْ خَلَائِفَ وَأَغْرَقْنَا الَّذِينَ كَذَّبُوا بِآيَاتِنَا ۖ فَانظُرْ كَيْفَ كَانَ عَاقِبَةُ الْمُنذَرِينَ} [يونس : ٧٣]

{وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا وَلَا تُخَاطِبْنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا ۚ

إِنَّهُم مُّغْرَقُونَ} [هود : ٣٧]

{وَيَصْنَعُ الْفُلْكَ وَكُلَّمَا مَرَّ عَلَيْهِ مَلَأٌ مِّن قَوْمِهِ سَخِرُوا مِنْهُ ۚ قَالَ إِن تَسْخَرُوا مِنَّا فَإِنَّا نَسْخَرُ مِنكُمْ كَمَا تَسْخَرُونَ} [هود : ٣٨]

{اللَّهُ الَّذِي خَلَقَ السَّمَاوَاتِ وَالْأَرْضَ وَأَنزَلَ مِنَ السَّمَاءِ مَاءً فَأَخْرَجَ بِهِ مِنَ الثَّمَرَاتِ رِزْقًا لَّكُمْ ۖ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْفُلْكَ لِتَجْرِيَ فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ ۖ وَسَخَّرَ لَكُمُ الْأَنْهَارَ} [ابراهيم : ٣٢]

{وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [النحل : ١٤]

{رَّبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ ۚ إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا} [الإسراء : ٦٦]

{أَلَمْ تَرَ أَنَّ اللَّهَ سَخَّرَ لَكُم مَّا فِي الْأَرْضِ وَالْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِأَمْرِهِ وَيُمْسِكُ السَّمَاءَ أَن تَقَعَ عَلَى الْأَرْضِ إِلَّا بِإِذْنِهِ ۗ إِنَّ اللَّهَ بِالنَّاسِ لَرَءُوفٌ رَّحِيمٌ} [الحج : ٦٥]

{وَعَلَيْهَا وَعَلَى الْفُلْكِ تُحْمَلُونَ} [المؤمنون : ٢٢]

{فَأَوْحَيْنَا إِلَيْهِ أَنِ اصْنَعِ الْفُلْكَ بِأَعْيُنِنَا وَوَحْيِنَا فَإِذَا جَاءَ أَمْرُنَا

وَفَارَ التَّنُّورُ ۙ فَاسْلُكْ فِيهَا مِن كُلٍّ زَوْجَيْنِ اثْنَيْنِ وَأَهْلَكَ إِلَّا مَن سَبَقَ عَلَيْهِ الْقَوْلُ مِنْهُمْ ۖ وَلَا تُخَاطِبْنِي فِي الَّذِينَ ظَلَمُوا ۖ إِنَّهُم مُّغْرَقُونَ} [المؤمنون : ٢٧]

{فَإِذَا اسْتَوَيْتَ أَنتَ وَمَن مَّعَكَ عَلَى الْفُلْكِ فَقُلِ الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي نَجَّانَا مِنَ الْقَوْمِ الظَّالِمِينَ} [المؤمنون : ٢٨]

{فَأَنجَيْنَاهُ وَمَن مَّعَهُ فِي الْفُلْكِ الْمَشْحُونِ} [الشعراء : ١١٩]

{فَإِذَا رَكِبُوا فِي الْفُلْكِ دَعَوُا اللَّهَ مُخْلِصِينَ لَهُ الدِّينَ فَلَمَّا نَجَّاهُمْ إِلَى الْبَرِّ إِذَا هُمْ يُشْرِكُونَ} [العنكبوت : ٦٥]

{وَمِنْ آيَاتِهِ أَن يُرْسِلَ الرِّيَاحَ مُبَشِّرَاتٍ وَلِيُذِيقَكُم مِّن رَّحْمَتِهِ وَلِتَجْرِيَ الْفُلْكُ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [الروم : ٤٦]

{أَلَمْ تَرَ أَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللَّهِ لِيُرِيَكُم مِّنْ آيَاتِهِ ۚ إِنَّ فِي ذَٰلِكَ لَآيَاتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُورٍ} [لقمان : ٣١]

{وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هَٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهُ وَهَٰذَا مِلْحٌ أُجَاجٌ ۖ وَمِن كُلٍّ تَأْكُلُونَ لَحْمًا طَرِيًّا وَتَسْتَخْرِجُونَ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا ۖ وَتَرَى الْفُلْكَ فِيهِ مَوَاخِرَ لِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [فاطر : ١٢]

{وَآيَةٌ لَّهُمْ أَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ فِي الْفُلْكِ الْمَشْحُونِ} [يس : ٤١]

{إِذْ أَبَقَ إِلَى الْفُلْكِ الْمَشْحُونِ} [الصافات : ١٤٠]
{وَلَكُمْ فِيهَا مَنَافِعُ وَلِتَبْلُغُوا عَلَيْهَا حَاجَةً فِي صُدُورِكُمْ وَعَلَيْهَا وَعَلَى الْفُلْكِ تُحْمَلُونَ} [غافر : ٨٠]

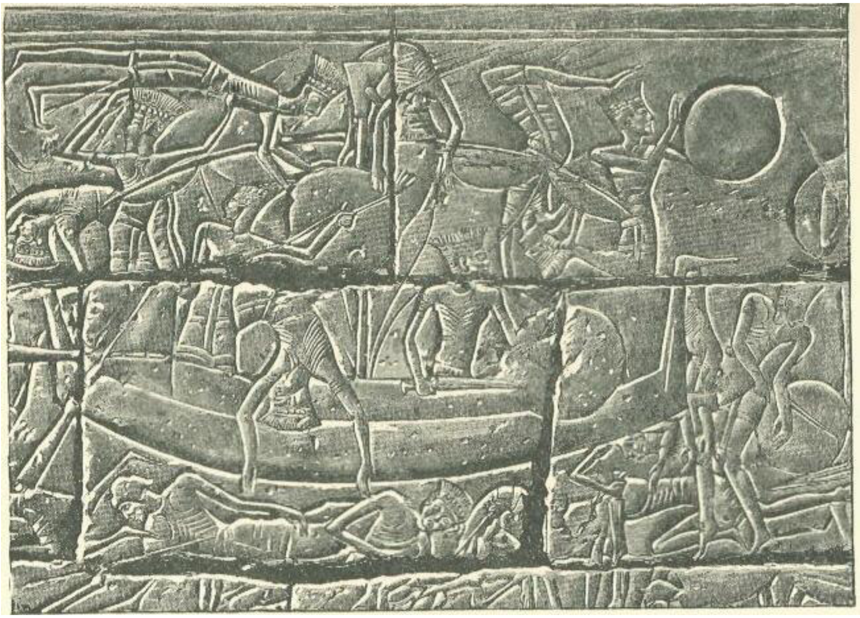
{وَالَّذِي خَلَقَ الْأَزْوَاجَ كُلَّهَا وَجَعَلَ لَكُم مِّنَ الْفُلْكِ وَالْأَنْعَامِ مَا تَرْكَبُونَ} [الزخرف : ١٢]

{۞اللَّهُ الَّذِي سَخَّرَ لَكُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِيَ الْفُلْكُ فِيهِ بِأَمْرِهِ وَلِتَبْتَغُوا مِن فَضْلِهِ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ} [الجاثية : ١٢]

فصناعة السفن بدأت منذ أن شعر الإنسان بالحاجة إلى ركوب البحر, فمنذ ذلك الحين والإنسان يصنع ويبدع في صناعة السفن إلى أن وصلت إلى ما وصلت إليه من الطور في العصر الحاضر, وقد أسهم الإنسان العربي إسهاما كبيرا وللعمانيين في هذا الجانب إسهامات كبيرة إلى زماننا الحاضر و من منطلق أهمية السفن وحاجة الإنسان إليها اهتم العماني بصناعتها حيث أن عمان تبلغ سواحلها أكثر من ثلاثة ألاف كيلو متر واستطاع العماني أن يوظف الإمكانيات البسيطة الموجودة في بيئته ولم يكتف بما توفره له بيئته ذهب إلى ما وراء البحار والمحيطات لجلب مواد صناعة السفن من الهند وإفريقيا وصنع منها سفنا تشق عباب البحار

والمحيطات وصنع أنواعا من السفن التجارية والحربية وأنشأ الأساطيل الحربية المزودة بجميع أنواع الأسلحة إلى أن وصل تطور صناعة السفن الحربية بحيث أن السفينة الواحدة يكون على متنها العشرات من المدافع فضلا عن البنادق والسيوف والرماح على كلٍ كلُ شيء ممكن حيث توجد الإرادة.

وسنذكر تحت هذا العنوان كيفية صناعة السفن وأجزائها والأدوات المستخدمة في صناعتها وجملة من صناع السفن الذين توارثوا هذه الصنعة من جد بعد سالف ومن جيل بعد جيل ونسأل الله أن يوفقنا بتوفيقه خدمة لهذه الشريحة من المجتمع العربي الخليجي العماني التي أسهمت إسهاما كبيرا في صناعة هذا التاريخ الكبير لهذه المنطقة من العالم من صناع السفن في عمان وفي الخليج وفي الخابورة بالأخص لأن حديثنا عن تاريخ الخابورة البحري حيث يتم وشر السفن (بناؤها) في اليابسة ويقال هذه السفينة وشار أي جديدة وكذا يتم ترميم السفن ويتم ذلك في اليداف أو في الميحب وهو مكان يتم فيه وشر السفن (بناؤها) ابتداء أو ترميم السفن بعد إخراجها من البحر إلى البر بواسطة الدواوير وحبال الكنبار والحديد على الدعون والواس، واللواس هي عبارة عن أخشاب تدهن بالشحم وتوضع تحت بيص السفينة لكي يسهل جريانها على اليابسة أما الدعون فتوضع ملفوفة تحت حملة السفينة كيلا تنقلب حال جرها إلى اليابسة.



أقدم توثيق لمعركة بحرية وهي معركة الدلتا هي موقعة بحرية بين الجيش المصري، وقوم أطلق عليهم شعوب البحر، دارت قرابة عام 1178 أو 1175 قبل الميلاد. دارت المعركة بمكان ما بالقرب من السواحل الشرقية لدلتا النيل، وعلى الحدود المصرية السورية، إلا أن الموقع بالتحديد مجهول. وسجلت وقائعها على جدران معبد رمسيس الثالث الجنائزي بمدينة هابو.

كيفية صناعة السفن الشراعية

قد اشتهرت منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية وخصوصا عمان ومنها الخابورة بصناعة السفن الشراعية الخشبية على اختلاف أحجامها وأنواعها وحمولاتها وقد تصل حمولاتها إلى مئات الأطنان فكيفية صناعة السفن علي سبيل التمثيل لا الحصر كالآتي:

١ـ تركيب البيص (الهيراب) وتوزن استقامته بالخيط ويكون من خشب خاص ويبيت للموالك بحفر خطين متوازيين على طول البيص.

٢ـ يركب على البيص ميل الصدر (مقدمة السفينة) ووميل التفر (مؤخرة السفينة) بالخيط والبِلْد كي تكون السفينة مستقيمة من أولها إلى آخرها بدون اعوجاج.

٣ـ ثم تركب الموالك وهما لوحان متقابلان في المجاري التي حفرت في البيص من التفر إلى الصدر وتكون من ألواح خشب الساج.

٤ـ ثم يركب البطان على البيص ويكون من ألواح خشب الساج نوعا ما أغلظ من التي ستكون فوقها.

٥ـ ثم تركب الجواري و الشلامين وهي أضلاع السفينة وتتكون من خشب السدر أو القرط وهيأتها على هيئة الأضلاع.

٦ـ ثم يركب الثاني من الموالك من التفر إلى الصدر.

٧ـ ثم يركب الثالث من الموالك من التفر إلى الصدر.

٨ـ ثم تركب باقي ألواح بدن السفينة من ألواح خشب الساج وتستخدم في تثبيت الألواح في الشلامين المسامير الملفوف على ما قبل أواخرها القطن المغموس بالشحم المذاب ويستخدم في رص الألواح على بعضها قبل تثبيتها بالمسامير السكنيات إلى أن يكتمل ارتفاعها.

٩ـ ثم تبنى أسطحها بالألواح وتكون من ألواح خشب الساج وترص رصا جيدا.

١٠ـ ثم تكلفت السفينة أي يسد ما بين الألواح بالقطن المغموس بالشحم المذاب جميع بدن وأسطح السفينة وملتقى الواحها وأخشابها كي لا يتسرب إلى داخلها الماء وذلك بواسطة منقر الكلفات.

١١ـ ثم تدهن السفينة بالشحم المذاب والمخلوط بالنورة من أسفلها إلى نصفها تقريبا ثم يدهن باقي بدنها وخنها وأسطحها

من الخارج والداخل بالصل وهو المصنوع من كبد الحوت المغلي على النار أو من العومة أيضا المغلية على النار وتشبع وتروى بالصل كي لا تخرس ولا يشرب الماء أي جزء من أجزائها مع طول المكث في البحر.

صورة لسفينة في الوشار

أجزاء السفن الخشبية

١ـ البيص: هي خشبة كبيرة طويلة قوية تبنى عليها السفينة يتصل بها الميل وخشبة التفر والشلامين والموالك
٢ـ ميل صدر: هو خشبة قوية تكون في مقدمة السفينة ليس أمامها شيء من أجزاء السفينة متصلة بالبيص بواسطة المسامير ويصل بها ألواح بدن السفين مشدودة بها بواسطة المسامير.
٣ـ الصدر: هو مقدمة السفينة فيه البومية (هي شكل جمالي ناتئ إلى أعلى مع بعض الإضافات) وفي الصدر الكلاب وهي خشبة معترضة يربط بها حبل المرساة ويوضع عليها الدستور.
٤ـ التفر: مؤخرة السفينة بما فيها الميل والميل خشبة كبيرة قوية تتصل بالبيص وتتصل بها الرقعة والرقعة هي ألواح معترضة تتصل بألواح بدن السفينة بواسطة المسامير.
٥ـ البومية: الوشرة التي تزين مقدمة السفينة في أعلى ميل صدر السفينة أي مقدمتها.
٦ـ الرقعة: تكون في تفر السفينة (مؤخرتها) وهي عبارة عن ألواح تكون بالعرض في الجزء العلوي من المؤخرة مرتبطة بألواح بدن السفينة الطولية
٧ـ الموالك: هي ألواح خشبية تبدأ من البيص وهي أغلظ من التي تكون فوقها وهي ثلاثة موالك.
٨ـ والكافتوه: وهي خشبة غليظة جدا تركب فوق البيص

تركب عليها الشلامين.
٩ الشلامين: هي أضلاع السفينة مرتبطة بالبيص بواسطة المسامير ترتبط بها بواسطة المسامير الواح بدن السفينة الطولية

١٠ـ التريك: هو الجزء العلوي من بدن السفينة من السطاح فما فوق.

١١ـ السطاح: هي ألواح تغطي خن السفينة (جوفها) مصفوفة على معاريض مرتبطة بجانبي السفينة بواسطة المسامير: معروفة لديكم تصنع من الحديد أحد طرفيها مدببا والطرف الآخر به فلوسة مستديرة.

١٢ـ الدقل: هو الصاري وهو خشبة غلظة مستقيمة طويلة ملساء تقريبا يرفع عليها الشراع.

١٣ـ الفرمن أو الفرمل: من خشبتين مشدودتين إلى بعضهما وأطرافهما أدق من وسطهما يشد فيه الشراع ويكون متصلا أي الفرمل بالدقل بواسطة حبل يمر عبر عجلات (القفية) وهي ألواح مجموعة إلى بعضها في وسطها عجلات.

١٤ـ الدستور: هو خشبة تكون في مقدمة السفينة يشد فيها يوش الشراع.

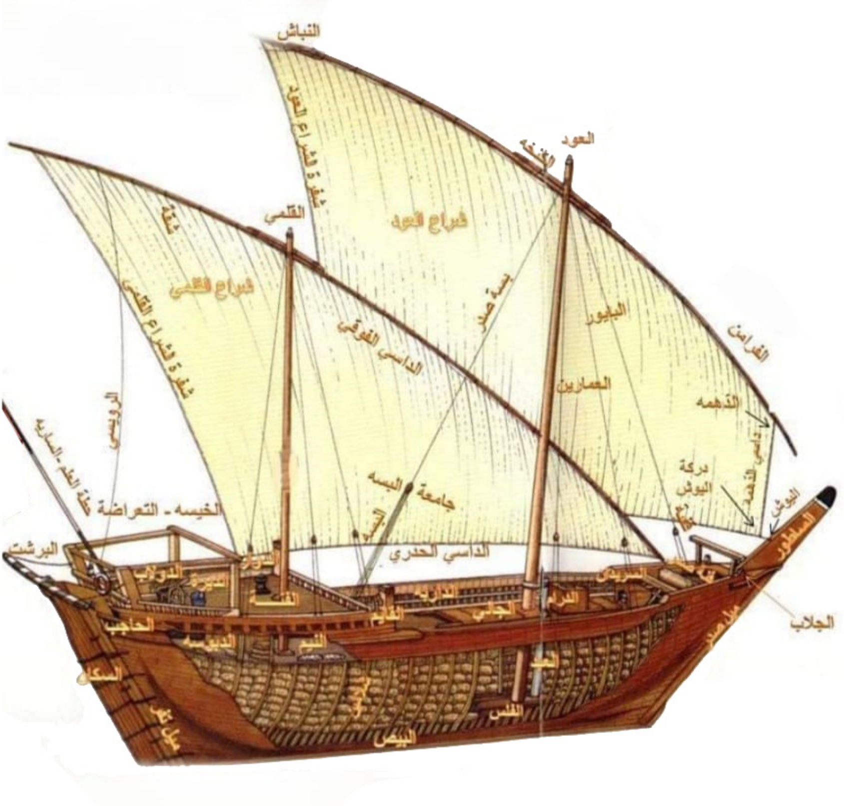
١٥ـ البياوير: هي حبال يثبت بها الدقل في جوانب السفينة الأربعة

١٦ـ القفافي: هي البكرات من الخشب بها عجلات من الخشب يمر من خلالها البيوار لتسهيل عملية شده.

١٧ـ الجوامع: هي البكرات التي يكون بها أربع عجلات

مرتبطة بالدقل والبياوير لعملية الشد.
١٨ـ العمار: هي الحبال التي تستخدم في البياوير وربط الشراع والمرساة
١٩ـ الباورة: هي المرساه التي تثبت السفينة وهي إما أن تكون من الحجر وإما أن تكون من الحديد مربوط بطرفها حبل من الكنبار وطرفه الآخر بالسفينة وقد يكون للسفينة الواحدة مرساة واحدة أو أكثر حسب الحاجة تشطن بها
٢٠ـ الشراع: هو قطعة قوية من القماش الأبيض في الغالب على شكل مربع تقريبا مائل طرفه العلوي من الجهة الأمامية وتكون الجهة الأمامية أقصر عن باقي جهاته الثلاث.
٢١ـ الشتري: هو قطعة من القماش السميك يكون مكان القمرة.
٢٢ـ الجوامر: هي فتحات في سطح السفينة تؤدي إلى خن السفينة (جوفها)
٢٣ـ الخن: هو جوف السفينة الذي يتم نقل البضايع فيه.
٢٤ـ السكان: هي الدفة التي يتم توجيه السفينة به
٢٥ـ الكرخ: هو العجلة التي تتصل بالدفة بواسطة الحبال يجلس عليه السكوني لتوجيه السفينة ومعها الديرة أي البوصلة التي يعرف بها الإتجاهات والمسالك البحرية.
٢٦ـ الكلفات: الكلفات هو القطن المشرب بالدهن الذي يسد به الفراغات التي بين الألواح بواسطة منقر الكلفات كي لا يتسرب الماء إلى السفينة.
٢٧ـ الشحم: هو شحم الغنم أو البقر المذاب على النار.
٢٨ـ الصل: هو الذي يصنع من كبد الحيتان تدهن به ألواح

السفينة كي لا تخرس ألواحها وأخشابها فتفسد.
٢٩ـ الفلس موضع مقعر محفور في خشبة غليظة قوية مثبتة في خن السفينة فوق البيص مرتبطة ببدن السفينة وفي الفلس يثبت الطرف السفلي من الدقل
٣٠ـ الزولي: مكان قضاء حاجة الإنسان.
٣١ـ فنة تفر: سطح فوق سطح خن السفينة يجلس عليه النوخذا والسكوني ويكون الكرخ والديرة.
٣٢ـ النيم ـ الفراغ بن سطح الفنة وبن سطح السفينة.
٣٣ـ الدبوسة: المخزن تحت الفنة.
٣٤ـ الجالي ـ غطاء جامرة الخن التي خلف الدقل.
٣٥ـ فنة صدر: سطح في مقد مة فوق سطح الخن تون أصغر من فنة التفر.
٣٦ـ المسامير: قطع حديدية مصنعة لذلك الغرض ويسمونها مسامير خشب,
٣٧ـ والأخشاب: منها محلي ومنها يجلبونه من الهند كالألواح.
٣٨ـ والحبال: في بعض السفن القديمة يخيطون الألواح في الشلامين مكان المسامير بالحبال.
٣٩ـ والقطن: هو الذي يصنعون من ما يسمى بالكلفات الذي يضعونه بين الألواح وفي الشقوق كي لا يتسرب الما لإلى داخل السفينة.
٤٠ـ والهك: هو ما يصنعونه من المحار بعد حرقه.
٤١ـ والشحم: هو شحم الحيوانات المذاب يجعلونه في القطن (الكلفات) ليمنع تسرب الماء.


النباش
شفرة الفراع العود
فراع العود
العود
القلمي
فراع القلمي
شفرة الفراع القلمي
الداسي الفوقي
بسة صدر
البابور
الفرامن
العمارين
الذهمه
دركة
اليوش
اليوش
الرويسي
الخيسه - التعاضة
جامعة البسه
الداسي الحدري
البرشت
الدولاب
الدبوسة
القمة
القايم
الدارية
الجالي
الدرام
السريدي
السلطور
الجلاب
الحاجب
الدبوسه
النيم
البيص
الفلس

أنواع السفن في عمان عموما

أ ـ سفن التجارة والأسفار:

١ـ البغال: جمع بغلة وهي سفينة كبيرة حمولتها كبيرة بالأطنان

٢ـ والبقارة: وهي سفينة كبيرة وهي سفينة نقل

٣ـ والغنية: وهي سفينة تشبه البغلة لكنها مع اختلاف طفيف بينهما.

٤ـ والبدانة: جمع بدن وهي سفينة ليست بالكبيرة جدا ولها بومية طويلة وشنيعة (مؤخرة) طويلة مرتفعة.

٥ـ والبديني: هي سفينة على شكل بدن إلا أن ليس لها شنيعة وبوميتها قصيرة ليست كبومية البدن أقصر منها.

٦ـ الجلابيت: جمع جالبوت والجالبوت سفينة متوسطة الحجم وشكلها ميلها عامودي وتفرها (مؤخرتها) بها رقعة وفيها اصطاح لها جامرتين لخنها واحدة في التفر وواحدة في الوسط خلف الدقل

٧ـ والصمع: جمع صمعا ويقال لها السنبوق صدرها مقوس وبوميتها قصيرة فيها وشرة حلوة ولها اصطاح

٨ـ السنابيق: كالصمع مع اختلاف بسيط في المقدمة.

٩ـ الدوات: نوع من أنواع السفن القديمة سنعرض صورة منها في قسم أشكال السفن لأن الصورة تنغي عن الكثير من الكلام.

١٠ـ الأبوام: جمع واحده بوم وهو نوع من السفن وهو أحدث من السفن السابقة وميله مائل إلى الأمام وله ساطور طويل وتفره ليس فيه رقعة كالصمع والسنابيج والغنيات والبغال.

١١ـ والمواشي جمع ماشوة والماشوة هي قارب صغير يستخدم في تنزيل البضايع من السفن إلى الطف وتكون مع كل سفينة ما شوة أو ماشوتان.

١٢ـ والبتيل: والبتيل نوع من أنواع السفن القديمة تستعمل للغوص والنقل.

ب ـ قوارب الصيد:

١ـ البدانة: سبق التعريف عنها وهي أنواع منها الكبير والصغير وحسب حجمها يكون استخدامها.

٢ـ الهواري: هي الهوري نوع من أنواع قوارب الصيد.

٣ـ الشاش: والشاشة نوع من أنواع قوارب الصيد وتصنع من جريد النخل.

السفن التي كانت مستخدمة في الخابورة للأسفار

١ـ البدانة: سفن أسفار والصغيرة منها للصيد
٢ـ والجلابيت: سفن أسفار
٣ـ والصمع: سفن أسفار
٤ـ السنابيق: سفن أسفار
٥ـ العويسيات: سفن شبيهة بالبدانة مستخدمة في الشرقية بكثرة قال القائل: شرع العويسيات امفصلات ايدد**يتماخرن في اليوش شرجي بطين الحد.
٦ـ والمواشي: قوارب صغيرة تبع السفن الكبرة لنقل البضايع والركابمن وإلى السفن.
٧ـ الأبوام لكن قليلة جدا جدا.
٨ـ والبتيل: سفن غوص.

قوارب الصيد في الخابورة:

١ـ البدانة: جمع بدن وهو أصغر من بدن الأسفار ويسمى بدن حدقة.
٢ـ والهواري: جمع هوري والهوري هو قارب صغير ليس فيه سطاح يستخدم في الصيد العادي والضغوي.
٣ـ والشاش: جمع شاشة وهي قارب يصنع من جريد النخل ومن كرب النخل وحبال ليف النخل يستخدم للصيد والإبحار إلى بحر ستين وربما أكثر.

المعدات البحرية المستخدمة في السفن العمانية

آلات السفن الشراعية:

١ـ الدقل (الصاري) وهو عبارة عن خشبة كبيرة طويلة قوية مرنة يقال لها جز.

٢ـ الدستور: وهو من الخشب القوي المرن يعلق به.

٣ـ الفرمل: وهو من الخشب القوي المرن.

٤ـ الشراع: وهو من القماش الغليظ القوي الأبيض غالبا وغالبا ما يكون مثلثا في السفن العربية.

٥ـ البياوير: وهي الحبال التي يشد بها الدقل (الصاري) وتصنع من حبال الكنبار.

٦ـ والسكان: (الدفة) وهي التي توجه بها السفينة يمينا ويسار.

٧ـ والكرخ: هو الذي تربط به سلاسل الدفة لأجل إدارتها وتوجيهها من قبل السكوني.

٨ـ والديرة: هي مثل البوصلة التي تتم بها معرفة الجهات وتحديد المسالك والطرق البحرية إلى البنادر والبلدان والأماكن.

٩ـ والأناجر: (المراسي) وهي التي تثبت بها السفن في عرض البحر حيث لا مواني تطابق عليها السفن.

١٠ـ العمار: وهو حبال المراسي.

١١ـ والاسطرلاب:

وآلة السدس:

الربطات البحرية

صُناع السفن بالخابورة

صناع السفن هم النجارون ويسمون الوساتيد والقلاليف وصناع السفن في الخابورة هم على سبيل المثال لا الحصر:

١ـ عبدالله بن حمد بن خميس بن ناصر الحكماني، من أهالي الرديدة بولاية الخابورة، بمنطقة الباطنة، بسلطنة عمان.

٢ـ محمد بن صالح بن خميس الحكماني، من أهالي الرديدة بالخابورة منطقة الباطنة، بسلطنة عمان.

٣ـ حارب بن راشد بن خميس الحكماني، من أهالي الرديدة بالخابورة منطقة الباطنة، بسلطنة عمان.

٤ـ صالح بن سالم بن صالح الحكماني، من أهالي الرديدة بالخابورة منطقة الباطنة، بسلطنة عمان.

٥ـ حمد بن عبدالله بن حمد الحكماني، من أهالي الرديدة بالخابورة منطقة الباطنة، بسلطنة عمان.

٦ـ عبيد بن حمدان بن سعيد المسعودي، من أهالي الرديدة بالخابورة منطقة الباطنة، بسلطنة عمان.

٧ـ سعيد بن عبيد بن حمدان المسعودي، من أهالي الرديدة بالخابورة منطقة الباطنة، بسلطنة عمان.

الآلات التي يستخدمها النجارون لصناعة السفن

١ـ المنشار (الميشارة) وهي أنواع عديدة منها الكبير والصغير والمتوسط.
٢ـ القدوم: آلة حديدية حاد أحد أطرافها وهو الطرف العريض بها عصا يتم بها قشر الأخشاب وتسويتها.
٣ـ المناقر: وهي أدوات حديدية لها مقبض من الخشب يتم بها حفر الأخشاب أو إدخال الكلفات بين الألواح وفي الشقوق.
٤ـ الخيط: هو خيط من الصوف أو القطن يغمس في المغر يعلم به ما يراد قطعه وشقه.
٥ـ والمجدح: هو ألة حديدية مثبتة في قاعدة لها مقبض تدور فيه.
٦ـ والقوس: هو عصا مستقيمة مربوط بطرفيها حبل من الجلد أو أي نوع من أنوع الحبال المناسبة يلف علي المجدح لحفر مواضع المسامير لكي لا تشق المسامير اللوح أو الخشبة المدقوق فيها والجادح أنواع الكبير والصغير الطويل والقصير.
٧ـ والسكني: أداة طويلة لها مقبضان متقابلان يثبت بها الألواح والأخشاب لربطها ببعض.
٨ـ والمطرقة: هي أداة يدق بها المسامير لتثبيتها.
٩ـ والبكت: مطرقة كبيرة ستخدم في دق المسامر الكبيرة في الأخشاب الكبيرة.

١٠ـ المغر: هو مادة حمراء يتم بها صبغ الخيط لتعليم الأخشاب المراد قطعها وشقها.

١١ـ الدواة: وعاء يوضع ويخلط فيه المغر الذي يصبغ به الخيط الذي يعلم به الأخشاب والأقلام التي يخططون بها النقوش والرسوم.

١٢ـ الفرمة: حديدة طويلة رفيعة تؤخذ بها مقاسات الزوايا التي يراد قطع الأخشاب لها.

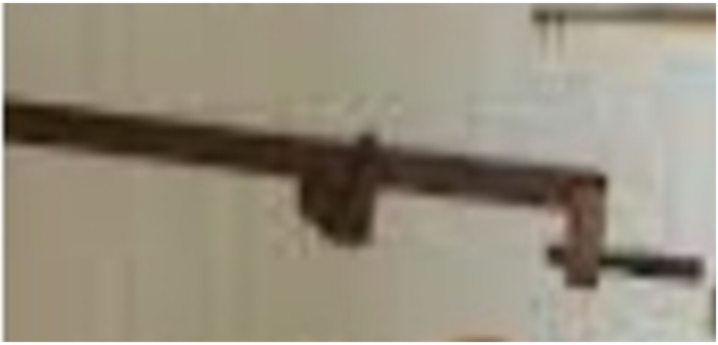
١٣ـ الجوبار: هو منقر حفر فلوسة المسامير

١٤ـ المسان: واحدها مسن يستخدم في سن القدوم والمناقر.

١٥ـ المساحل: واحدها مسحل يسن به المناشر وغير ذلك وهي أنواع وأشكال وأحجام.

آلة القدوم وهي أنواع وأشكال وأحجام يستخدمها صناع السفن مع الرندات وهي أدوات سحل الأخشاب.

آلة الرندة يستخدمها صناع السفن في تسوية الأخشاب والألواح عن طريق القشر.



آلة الملزمة ويسمونها السكني يستخدمونها في رص وتثبيت الألواح على بعضها.

مناشير واحدها منشار وهي أنواع وأشكال وأحجام تستخدم في قطع الأخشاب وشق الألواح.

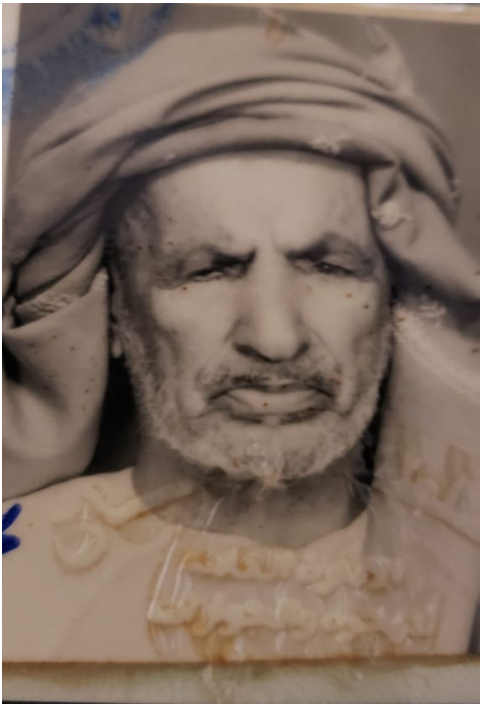
آلة فراد أسنان المناشير.

أنواع من المطارق وهي أنواع وأشكال وأحجام يستخدمها صناع السفن لأغراض الطرق ودق.

مناقر: واحدها منقر وهي أنواع وأشكال وأحجام يستخدمها صناع السفن في النقش والكلفات والسحل.

مثاقيب ويقال لها مجادح مع القوس وهوآلة ثقب الأخشاب.

أنواع وأشكال من آلات النجارة



صورة لوستاد السفن (النجار) عبيد بن حمدان بن سعيد المسعودي رحمه الله الساكن الرديدة من الخابورة.

الوستاد النجار حمد بن عبدالله بن حمد الحكماني من سكان الرديدة بولاية الخابورة
وهو يقوم بصنع قارب أمام بيته.

الوستاد النجار سعيد بن عبيد بن حمدان المسعودي من سكان الرديدة بولاية الخابورة وهو يقوم بصناعة قارب أمام بيته.

سفن الأسفار وملاكها

١ـ سفينة من نوع بدن: ملك الشيخ سعيد بن ناصر بن علي الحوسني، الساكن الرديدة من الخابورة.

٢ـ عدد من السفن: ملك علي بن محمد بن قاسم القاسمي الساكن الرديدة من الخابورة.

٣ـ سفينة من نوع بدن: ملك محمد بن علي بن محمد القاسمي الساكن الرديدة من الخابورة.

٤ـ عدد من السفن: ملك حسن بن محمد بن علي القاسمي الساكن الرديدة من الخابورة.

٥ـ الوادي (بدن حدقة) : ملك علي بن حمد بن صنقور الصالحي الساكن الرديدة من الخابورة.

٦ـ سفينة : ملك علي بن سعيد بن سليمان الكلباني الساكن الرديدة من الخابورة.

٧ـ فتح الخير: وهي سفينة تجارية للأسفار البعيدة مالكها: الشيخ موسى بن عبدالله بن صقر الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

٨- فتح النور: (المجاهد) وهي سفينة تجارية للأسفار البعيدة مالكها: يوسف بن مطر بن جابر الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

٩- البتيل: وهي سفينة غوص وتشارك في النقل البحري مالكها: سيف بن حميد بن محمد بن أحمد بن ماجد الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

١٠- ساجد: وهي سفينة تجارية للأسفار البعيدة مالكها: خميس بن جابر بن علي بن عبدالله بن جابر الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

١١- الناصر: وهي سفينة غوص مالكها : مطر بن سيف بن جمعة بن سيف بن علي الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

١٢- السنبوج: وهي سفينة غوص مالكها: سيف بن جمعة بن سيف بن علي الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة.

١٣- السنبوج: وهي سفينة غوص مالكها: حميد بن خليفة بن أحمد بن جمعة بن ماجد الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة

١٤- سفينة من نوع سنبوج: ملك عبدالله بن خميّس الفريسي الساكن الواسط من الخابورة.

١٥- سفينة من نوع جالبوت: ملك سالم بن عبدالله بن خميّس الفريسي الساكن الواسط من الخابورة.

١٦- سفينة من نوع بدن: ملك خليفة بن عبدالله الضباري الساكن الواسط من الخابورة.

١٧- سفينة من نوع سنبوج: ملك عبدالله بن خميّس الفريسي الساكن الواسط من الخابورة.

١٨- مجموعة من السفن آخرهن بدن: ملك سالم بن راشد بن سالم العدواني الساكن الواسط من الخابورة.

١٩- الشمروخ: بدن حدقة: ملك أولاد زويّد بن جابر الهنداسي الساكنين خور رسل.

٢٠- سفينة من نوع جالبوت: ملك سالم بن سعيد الأزكي الساكن الواسط من الخابورة.

٢١- الطاووس: سفينة من نوع سنبوج ملك جواد بن غلوم الساكن الواسط من الخابورة.

٢٢- والحجية: سفينة من نوع سنبوج ملك جواد بن غلوم الساكن الواسط من الخابورة.

٢٣- وبهادر: سفينة من نوع سنبوج ملك أولاد العود ويسكنون الواسط من الخابورة.

٢٤- والجِنِي: سفينة من نوع جالبوت ملك علي بن محمد اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٢٥- والذيب: سفينة من نوع سنبوج ملك خميس بن غلوم اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٢٦- وسيدح: ملك خميس بن غلوم اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٢٧- الحيدري: جالبوت مملوك لحيدر بن محمد الساكن الواسط من الخابورة.

٢٨- الماتم: سفينة من نوع سنبوج ملك حبيب بن حميد اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٢٩- العويسي: سفينة من نوع بدن ملك محمد بن جواد اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٣٠- الحويشي: سفينة من نوع سنبوج ملك خميس بن غلوم اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٣١- المسيحي: سفينة من نوع سنبوج ملك أولاد العود ويسكنون الواسط من الخابورة.

٣٢- ليلاو: سفينة من نوع سنبوج ملك خميس بن غلوم اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٣٣- الياسمين: سفينة من نوع بدن ملك خميس بن غلوم اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٣٤- المكراني: محمود: المالك محمود بن حبيب اللواتي الساكن الواسط من الخابورة.

٣٥- طارش: سفينة من نوع بدن ملك محمد بن جواد اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

٣٦- الحصان: ملك حيدر بن محمد الساكن الواسط من الخابورة.

٣٧- فتح الخير: ملك حيدر بن محمد الساكن الواسط من الخابورة.

٣٨- بوبيان: ملك حيدر بن محمد الساكن الواسط من الخابورة.

٣٩- سفينة من نوع بدن ملك محمود بن حبيب اللواتيا الساكن الواسط من الخابورة.

وهناك الكثير الكثير من سفن الأسفار البعيد والمياوش والضغاوي لم تصل إلينا معرفتها ومنها ما لا نعرف ملاكها.

سفينة من نوع بوم اسمه فتح الرحمن ملك عبدالله بن محمد بن عبدالله الأنصاري الساكن الرديدة من الخابورة.

سفينة من نوع صمعا اسمها المبروكة ملك عبدالله بن محمد بن عبدالله الأنصاري
الساكن الرديدة من الخابورة.

النواخذة "قادة السفن"

اشتهرت ولاية الخابورة بنواخذتها أي ربابنة السفن الكبيرة وقادته الذين يمخرون بها عباب البحار والمحيط الهندي إلى الهند وأفريقيا وسواحل الخليج إلى البصرة وبحر العرب إلى اليمن والصومال وهم على سبيل المثال لا الحصر:

١ـ النوخذا: علي بن محمد بن قاسم الفصاص القاسمي سكن الرديدة من الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٢ـ والنوخذا: خلفان بن علي بن محمد الفصاص القاسمي سكن الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٣ـ والنوخذا: محمد بن علي بن محمد الفصاص القاسمي سكن الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٤ـ النوخذا: حسن بن محمد بن علي القاسمي سكن الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٥ـ والنوخذا: محمد بن سليمان الشاوش المجاعي الحوسني من خور رسل من الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٦ـ والنوخذا: علي بن محمد الصوري البطاشي من الرديدة

الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٧- والنوخذا: سالم بن راشد بن سالم العدواني من الواسط الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٨- النوخذا: عبدالله بن سعيد الفريسي من الواسط الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

٩- النوخذا: يوسف بن عبدالله بن سعيد الفريسي من الواسط الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

١٠- والنوخذا: مطر بن مسعود بن سعيد من الواسط الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

١١- النوخذا: سالم بن عبدالله بن سعيد الفريسي من الواسط الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

١٢- والنوخذا: عبدالله بن علي النوف البلوشي من محيضيب الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

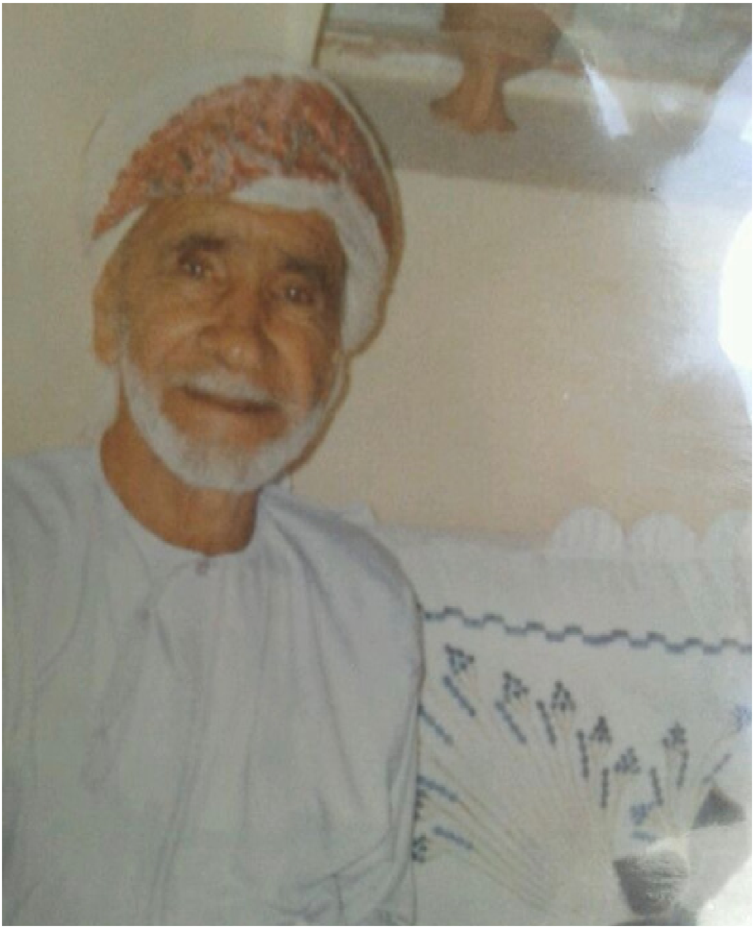
١٣- النوخذا: درويش بن عبدالله ود عيم من حلة الحصن الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.

١٤- والنوخذا: سيف بن محمد بن شنين كانياه الشحي سكن الواسط من الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
١٥- والنوخذا: راشد بن حسن بن عبدالله بن حميد العجمي من الرديدة في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
١٦- والنوخذا: عبيد بن علي بن خميس الحكماني من الرديدة في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
١٧- والنوخذا: سعيد بن حارب بن راشد الحكماني من الرديدة في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
١٨- والنوخذا: عبدالله بن سالم ود سلوم الزعابي سكن الرديدة في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
١٩- والنوخذا: نصيب بن خربوش بن عواد الهنداسي من خور رسل في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
٢٠- والنوخذا: عبدالله بن محمد الأنصاري من الرديدة في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
٢١- والنوخذا: علي بن حمد بن صنقور الصالحي من الرديدة في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند

وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
٢٢ـ النوخذا: خميس بن علي بن خميس الحكماني من الرديدة في الخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
٢٣ـ النوخذا: خلفان بن سالم بن مطير المجاعي الحوسني، من أهالي خور رسل بالخابورة منطقة الباطنة، سافر متنقلا بين عمان والهند وإفريقيا واليمن والخليج العربي.
٢٤ـ النوخذا: مبارك بن سعيد بن حسن العجمي الساكن الرديدة من الخابورة.
٢٥ـ النوخذا: خميس بن محمد بن جمعة الحامدي الفزاري الساكن الرديدة من الخابورة.
٢٦ـ النوخذا: عبدالله بن راشد بن خميس الحكماني الساكن الرديدة من الخابورة.
٢٧ـ النوخذا سالم بن فريش السناني الساكن الرديدة من الخابورة.
٢٨ـ النوخذا: حمدان بن عبدالرحمن الزعابي الساكن الرديدة من الخابورة.
٢٩ـ النوخذا: مبارك بن سالم بن عبدالله ود سراح الساكن الواسط (حلة السدر) من الخابورة.
٣٠ـ النوخذا: عيسى بن صالح الصالحي ساكن الرديدة من الخابورة.
٣١ـ النوخذا: زايد بن علي بن خميس الشحي يسكن محضيب من الخابورة.

٣٢ـ النوخذا : صقر بن موسى بن عبدالله بن صقر الزعابي.
٣٣ـ النوخذا : محمد بن يوسف بن مطر بن جابر الزعابي.
٣٤ـ النوخذا : حميد بن سيف بن حميد بن محمد بن أحمد بن ماجد الزعابي.
٣٥ـ النواخذا : جابر بن خميس بن جابر بن علي بن عبدالله بن جابر الزعابي.
٣٦ـ النوخذا : محمد بن مطر بن سيف بن جمعة بن سيف بن علي الزعابي.
٣٧ـ النوخذا : جمعة بن سيف بن جمعة بن سيف بن علي الزعابي.
٣٨ـ النوخذا : خليفة بن حميد بن خليفة بن احمد بن ماجد الزعابي.

فهؤلاء النواخذة كانوا يقودون السفن في البحار والمحيطات طلبا للرزق والتجارة موصوفون بالديانة والأمانة والشجاعة عارفون بسنن البحر وأحكامه يعمل تحت إمرتهم رجال أشداء تمرسوا على ركوب البحر وتحمل مخاطره يحملون معهم أموال الناس وأماناتهم فلله درهم كم تحملوا من مشاق ومخاطر وأهوال لم تثنهم عن ركوب البحر والتصدي لمخاطره وأهواله طوال سنين عمرهم وهم ممن شادوا لعمان تاريخها البحري الأشم.



النوخذا عبدالله بن محمد بن عبدالله الأنصاري الساكن الرديدة من الخابورة.

من اليسار إلى اليمين النوخذا سعيد بن حارب بن راشد الحكماني من أهل الرديدة ويليه الوستاد صانع السفن حمد بن عبدالله بن حمد الحكماني من أهل الرديدة.

ويلاحظ أن أكثر النواخذة ومقدمية وسكونية ومياحب السفن والنجارين في الرديدة والرديدة قرية ساحلية من قرى الخابورة بينها وبين حصن الحكم في الخابورة السوق فقرية الواسط التي كانت تعرف بحلة السدر سابقا ثم الرديدة، ولا فرق بين الرديدة والواسط وخور رسل حيث كانوا كلهم نسيج اجتماعي واحد وسيرتهم واحدة وأسفارهم واحدة وأفراحهم واحدة وأحزانهم واحدة وغير ذلك من العلاقات الاجتماعية.

ويسكن الرديدة الشيخ شوين بن عامر بن شوين الحوسني والشيخ أحمد بن ناصر بن سعيد الحوسني وآباؤهم من قبلهم وأبناؤهم وأحفادهم إلى اليوم وفي أيام الأعياد والمناسبات تقام في الرديدة عرضات الأبل والخيل والرزحات والعيالات والعوازي إلى يومنا هذا ويتم خلال الرزحات الزفين بالسيف وضرب التفق ولا زال أهل الرديدة إلى اليوم أهل خيل وإبل وسلاح حيث يقيم فريق الرديدة للرماية مسابقة سنوية في الرماية على ميدان الحمض من الخابورة.

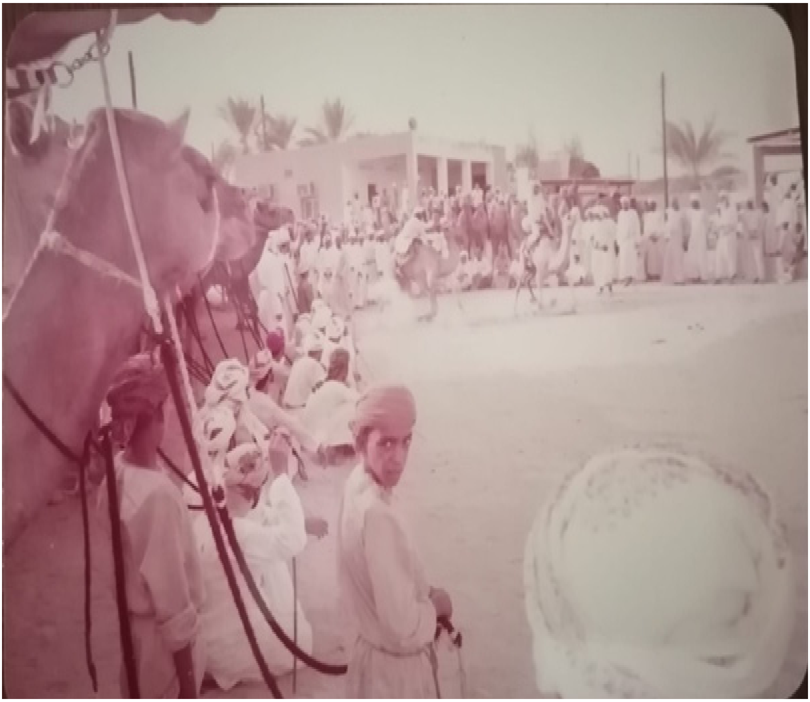
والهين: الإبل.

ومن أهل الخيل والإبل في الرديدة في زماننا هذا الشيخ عامر والشيخ عبدالله ابنا الشيخ شوين بن عامر الحوسني وأبناؤهم وأباؤهم وأجدادهم من قبل والشيخ سعيد بن أحمد بن ناصر الحوسني وأولاده وأبوه وأجداده من قبل كانوا أهل إبل وابن عمه علي بن عبدالله بن ناصر الحوسني وأولاده وأبوه وأجداده كانوا أهل إبل كذلك وخلفان بن علي بن خلفان القاسمي وأبناؤه وأجداده من قبل أهل خيل وإبل وسفن وكان

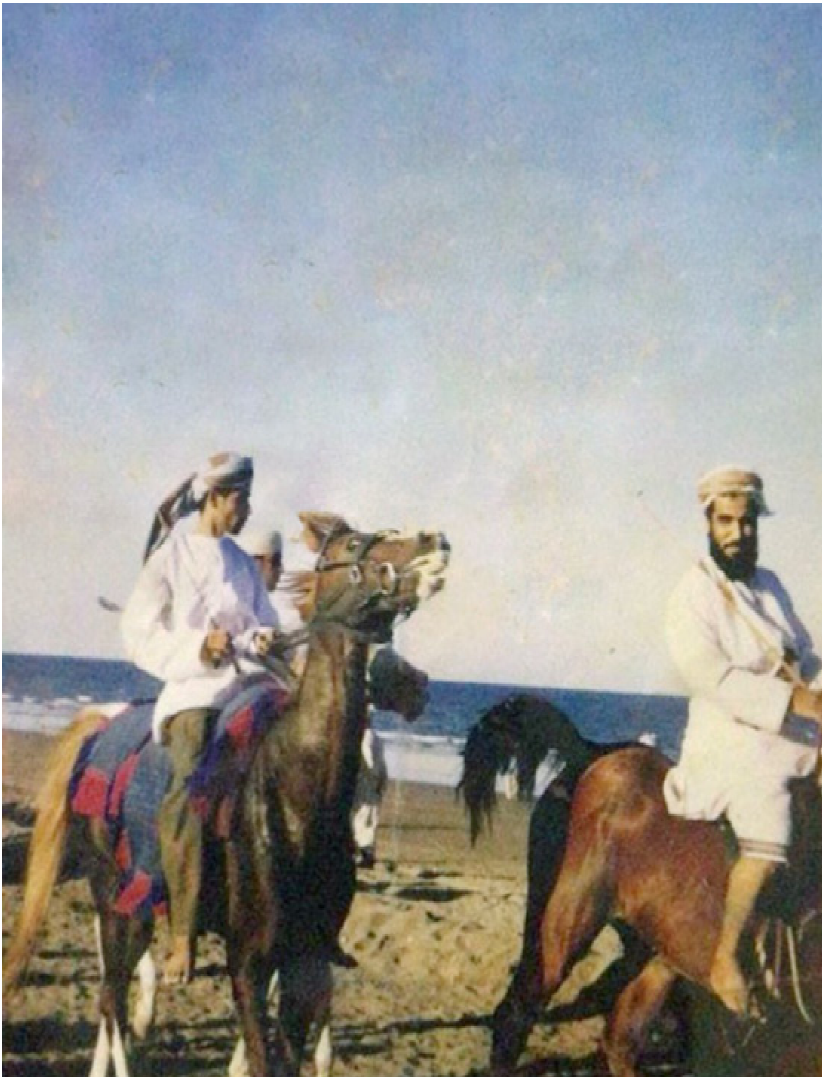
من أهل البحر في الرديدة أهل إبل الوستاد (نجار السفن) محمد بن صالح الحكماني والوستاد (النجار) عبيد بن حمدان بن سعيد المسعودي والنوخذا عبدالله بن محمد بن عبدالله الأنصاري راعي إبل وملاك سفن.

بعض الشواهد على ماورد في وصف الرديدة وأهلها:

مدفع سفن من الصفر أمام مجلس الشيخ محمد بن أحمد بن ناصر الحوسني بمنطقة الرديدة مورث لهم من جد بعد سالف.



صورة من ثمانينات القرن الماضي لركض عرضة الإبل في الأعياد بقرية الرديدة ويظهر في الصورة من اليمين طرف من بيت الشخ أحمد بن ناصر الحوسني وفي صدر المركاض مبرك الإبل خلفه مسجد الرديدة الأوسط المعروف الآن بمسجد الفلاح فمركاض الرديدة كان أحد المراكيض الرسمية المشهورة بولاية الخابورة ويمتد المركاض من المسجد الذي في الصورة يمر بين البيوت إلى سدرة يوسف التي بين الواسط والرديدة والتي هي علوي البيت الذي علوي مسجد أولاد الحاج المعروف الأن بمسجد النور.



جانب من عرضة الخيل بمركاض الرديدة الذي على ساحل البحر في إحدى عرضات أحد الأعياد وهذه الصورة عمرها يقارب عشرين سنة ويظهر في الصورة خلفان بن علي بن خلفان القاسمي وولده عبدالسلام بن خلفان القاسمي من أهل الرديدة.

صورة للرماة على ميدان فريق الرديدة للرماية بقرية الحمض.

مجموعة من أهالي الرديدة يؤدون العازي في ميدان فريق الرديدة للرماية بقرية الحمض بعد الانتهاء من مسابقة الرماية وهناك على الطاولة حاضرمجسم السفينة حتى في ميدان الرماية.

يزاوي السفن

فيزوى السفينة في الخابورة كما هو الحال في عمان والخليج ويزوى جمعها يزاوي حسب لهجة أهل البحر في عموم الخليج بضفتيه الغربية والشرقية وأهل الباطنة وأهل الخابورة منهم قال القائل:

مقدر أشخص محملن رام**عتيج وميوز السفر فيه.

متشججه شرعه من العام** حتى اليزاوي ما ادانيه.

ومعنى يزوى السفينة هم الرجال العاملون عليها وتتكون يزوى السفينة من عشرين إلى ثلاثين رجلا موزعين على:

١ـ النوخذا: هو الربان قائد السفينة وتقع عليه مسئولية السفينة وما فها وما عليها وأوامره مطاعة وله عقاب من يخطئ بالعقوبة المناسبة حسب سنن البحر وله اختيار من يعملون لديه في السفينة التي يقودها.

٢ـ المقدمي: هو نائب النوخذا يقوم مقامه في السفينة حال غياب الربان من توجيه العاملين على السفينة والمحافظة على السفينة والمحافظة على الحمال وكل ما على السفينة وتقع عليه مسئولية ما يحدث للسفينة عند غياب النوخذا.

٣ـ السكوني: هو قائد السفينة الذي يوجهها وتقع عليه مسؤولية كبيرة في المحافظة على سير السفينة في المجاري والاتجاهات الصحيحة وهو الذي يعطي أوامره إلى البحرية لتحريك الأشرعة حسب اتجاهات سير السفينة إلى مقصدها. بالاتفاق مع النوخذا والمقدمي

٤ـ الكراني: هو كتاب السفينة وماسك دفاترها وعارف وارداتها وصادراتها ومصاريفها من خلال سجلات مخصصة لذلك.
٥ـ البحرية: هم عمال السفينة الذين يجب عليهم امتثال أوامر النوخذا والمقدمي والسكوني في تنفيذ الأوامر.
٦ـ الطباخ: هو من يقوم بأعداد الطعام ليزوى السفينة.
٧ـ وليد ماشوة: هو ولد عليه تقريب الماشوة إلى البر لحمل يزوى السفينة إلى السفينة والعكس ولحمل البضائع وتنزيلها.
٨ـ وليد شربة: هو المقهوي والذي يسقي النوخذا والسكوني والمقدمي والبحارة.
٩ـ وقد يكون على السفينة جملة من الأولاد للتعلم من النوخذا ومن السكوني ومن المقدمي ومن يزوى السفينة العمل على السفن.
١٠ـ الوستاد: وهو النجار الذي يقوم بإصلاح الاعطاب التي تحدث في السفينة خلال إبحارها في السطح أو في التريك أما إذا كان الضرر بالغا فلا بد من توقف السفية وإصلاحها في البر.
١١ـ الفنجري: هو المتخصص في تسلق الدقل مراقبة القادم والطرق.
١٢ـ راعي الدبوسة: والدبوسة مخزن لحفظ مؤونة السفينة تحت سطح الشتري ويعرف بالوكيل.

أدوات الملاحة في سفن الأسفار

١ـ النجوم: قال الله تعالى: : وَأَلْقَىٰ فِي الْأَرْضِ رَوَاسِيَ أَن تَمِيدَ بِكُمْ وَأَنْهَارًا وَسُبُلًا لَّعَلَّكُمْ تَهْتَدُونَ (١٥) وَعَلَٰمَٰتٍۚ وَبِٱلنَّجْمِ هُمْ يَهْتَدُونَ (١٦) }[سُورَةُ النَّحْلِ: ١٥-١٦]

٢ـ الديرة: هي آلة كالبوصلة أو هي بوصلة بحرية يعرف بها الاتجاهات والمسالك البحرية.

٣ـ والكمال: آلة تحديد موقع السفينة.
٤ـ والرفاقة: هي آلة قياس السرعة وهي عبارة عن قطعة خشب مثلثة الشكل مشدوة من زواياها الثلاث بحبال متصلة بحبل به عقد ملفوف على بكرة في السفينة مع ساعة رملية يعرف بهما سرعة السفينة.
٥ـ والخرايط: وهي المخططات المعروفة.
٦ـ والبلد: هو عبارة عن ثقل من الرصاص مربوط به حبل يقاس به عمق البحر بالباع.
وتقع على يزوى السفينة حمايتها وحماية حمولتها من اللصوص وقطاع الطرق البحرية بالدفاع عنها والقتال بما يتيسر لهم من أسلحة كالخناجر والسيوف والرماح والسهام والبنادق وحتى المدافع ولا تبحر سفينة قديما إلا وعليها من الأسلحة ما يكفي لحمايتها في العادة وتقع الحماية على جميع

يزوى السفينة من نوخذا ومقدمي وسكوني حسب ما تنظيم النوخذا لهم في حال السير وأما في حال الالتحام الكل يدافع ويقاتل.

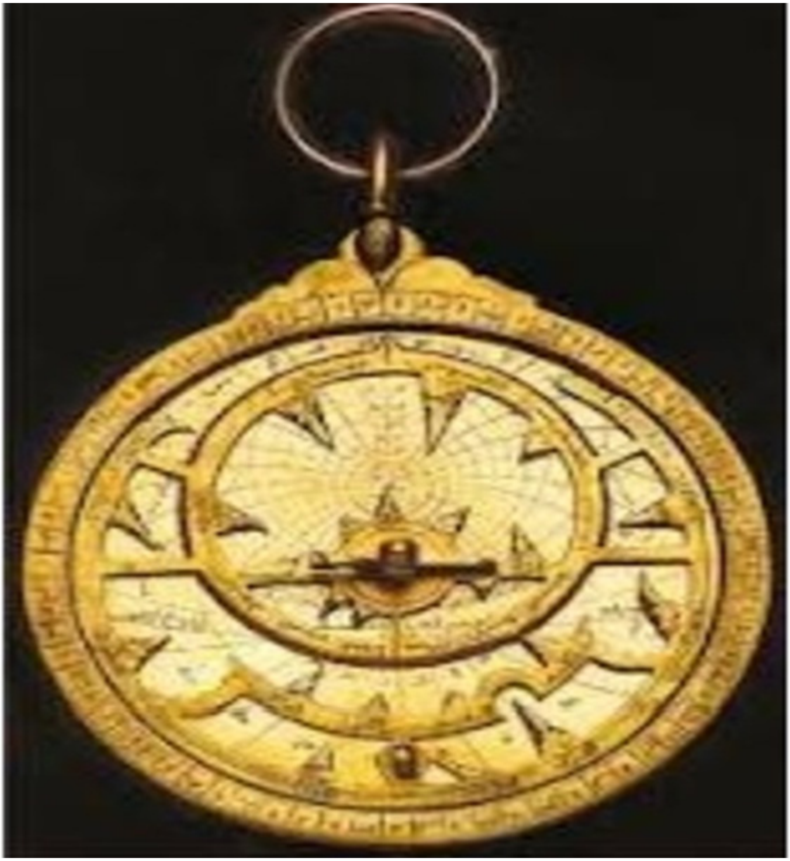
آلة الباطلي المستخدمة قديما في قايس سرعة السفين الشراعية.

ساعة رملية تستخدم مع السكروب لقاس سرعة السفينة.

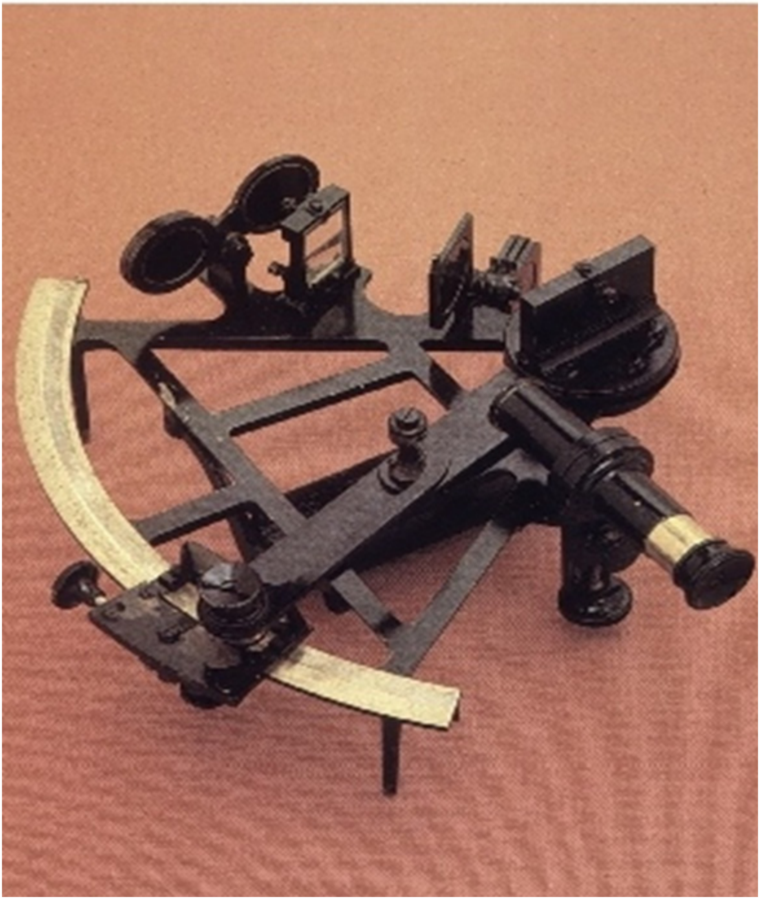
الكرخ وهو يتصل بالدفة عن طريق الحبال ويتحكم من خلاله السكوني بالسفينة أخذت صورته في مجلس سعيد بن عبدالله بن سعيد الزعابي.

الديرة (بيت الإبرة) البوصلة تستخدم لمعرفة الإتجاهات أخذت صورتها
في مجلس سعيد بن عبدالله بن سعيد الزعابي.

الياه
مغيب الفرقد
مطلع الفرقد
مغيب النعش
مطلع النعش
مغيب الناقة
مطلع الناقة
مغيب العيوق
مطلع العيوق
مغيب الواقع
مطلع الواقع
مغيب السماك
مطلع السماك
مغيب الثريا
مطلع الثريا
مغيب
مطلع
مغيب الجوزاء
مطلع الجوزاء
مغيب التير
مطلع التير
مغيب الأكليل
مطلع الأكليل
مغيب العقرب
مطلع العقرب
مغيب الحمارين
مطلع الحمارين
مغيب سهيل
مطلع سهيل
مغيب السلبار
مطلع السلبار
قطب
345
15
330
30
315
45
300
60
285
75
255
105
240
120
225
135
210
150
195
165
nw
ne
sw
se



الإصطرلاب آلة فلكية قديمة وهو نموذج ثنائي البعد للقبة السماوية ويظهر كيف تبدو السماء في مكان محمل عند وقت محدد وقد رسمت السماء على وجهه بحيث يسهل إيجاد المواضع السماوية عليه.



آلة الكمال آلة فلكة قديمة إخترعها أبو محمد الخجندي وتستخدم لتحديد الزاوية بين جرم سماوي والأفق الذي يعرف باسم الارتفاع كما يمكن استخدامها لقياس المسافة بين القمر والأجرام السماوية لتحديد التوقيت وفروقه.

الإبحار

هو السير بالسفن في الطرق والمجاري البحرية وقد جئنا بنبذة مفيدة تتميما للفائدة من كتاب دليل المحتار في علم البحار لعيسى القطامي من صفحة ٨٠ إلى صفحة ٨٧ ما نصه:

شرق الخليج وجنوب جزيرة العرب

نذكر إن شاء الله تعالى إذا وافقك السفر من البصرة خارج من خور البصرة ومرادك جزيرة خارج اجرى نجم التير تنتخ باذن الله جزيرة خارج على صدر المركب وإذا اردت المجرى من بحرى خارج إذا فيضت من خور البصرة أقبض الاكليل يجيك ظهر تنكسير يقال له ظهرالسروج والمشهور ابو رجال ومن جزيرة عوها إلى جزيرة خارج مطلع الاصل وكذلك من جزيرة خارج إلى جزيرة عوها مغيب الاصل ايضا من بندر الكويت إن كان مرادك العدان اقبض إذا برزت بين الاكليل والعقرب تنتخ بقدرة الله جزيرة فارسية على صدرالمركب وإذا فيضت من الكويت اقبض التير تنتخ إن شاء الله تعالى رأس الخان و من رأس عصبان إلى جزيرة البحرين المجرى مغيب الاكليل ومن جزيرة الشيخ إلى البحرين مغيب الجوزة ومن جزيرة قيس إذا اجريت مطلع الجوزة والتير يعنى في الخن تجى رقة بستانة الذى هى بين رأس بستانة وفرور وإذا جريت من بندر جزيرة قيس في مطلع الجوزة تجى بين رأس بستانة والرقة المذكورة متوسطة وإذا اجريت

من بندر جزيرة قيس بين الجوزة والتير تدوس الرقة بحر باعين ونصف ويجيك في هذا المجرى جزيرة طمب وجزيرة نابيوه والرقة المذكورة ارق ما يكون عليها البحرباعين أو نصف في آخر الثبر أيام الشتاء ومن رأس بستانة إلى بندر لنجه إلى باع ٧ بين المطلع والثريا وهذا مجراك إلى رأس الكمك ادعوم واذا سافرت من بندر لنجة اقبض بين التير والاكليل تجي واسطة بين جزيرة طمب ورأس الكمك واذا توسطت بين الجزيرة ورأس الكمك ودارت عنك الجزيرة تحت القطب اجري في الثريا تنتج جزيرة سلامة على يد اليمنى متنفس عنها قدر الكفاية ما تكضك ومن بندر لنجة إذا جربت بين الاكليل والعقرب تجيك جزيرة طمب على صدر المركب وبين جزيرة طمب ورأس الكمك إذا أجريت بين الواقع والسماك تنتخ جزيرة هنيام ومن باع ٢٤ من هنيام إذا جريت في الواقع يجيك رأس جزيرة لارك من الغرب وإذا جربت من ظهر هنيام من باع ٢٤ بين العيوق والواقع تجى خورية بين رأس جزيرة القسم وجزيرة لارك وجزيرة هرموز على صدر المركب ومن جزيرة هنيام من باع ٢٤ اذا جريت في الجوزة تنتخ جزيرة سلامة على صدر المركب و إذا جريت من ظهر هنيام من باع ٢٤ في التير تجى واسطة بين جزيرة سلامة وجزيرة لارك اقرب إلى لارك و تنتخ بر مكران قارون على صدر المركب ومن بين القسم ولارك القطب إلى بندر خصب .

عبرنا إلى بر عمان اولا من رأس الخيمة إلى رأس جزيرة القسم الشرقي بين مطلع الفرقد والنعش ومن رأس الجيمة إلى جزيرة هنيام بين مغيب الفرقد والجاه ومن رأس الخيمة إلى بندر لنجه جوش مغيب الواقع إلى طرف طرف العيوق وتحذر من جزيرة طمب تجيك على صدرالمركب ومن جزيرة الحمرى زعاب إلى بندر لنجه جوش مغيب العيوق إلى طرف الناقة ومن ام القيوين إلى بندر لنجه مغيب الناقة ومن الحمرية إلى بندر لنجة بين مغيب الناقة و النعش و من بندر عجمان إلى بندر لنجة مغيب النعش خاصة ومن الشارجة إلى بندر لنجة جوش مغيب النعش إلى طرف الفرقد و من دبى إلى لنجة بين مغيب الفرقد والنعش و من بوظبي إلى بـندر لنجة مطلع الفرقد والنعش ومن بندر لنجة إلى بوظبي بين مغيب السهيل والسلبار و من بوظبي إلى جزيرة قيس بين مغيب الفرقد و الجاه وتحذر من جزيرة صير بونعير تجيك على صدر المركب اواذن الكلب من يمين ومن جزيرة قيس إلى بوظي بين مطلع السلبار والقطب وكذلك تحذر من جزيرة صير بونعير تجيك على يسارك ومن بطن جزيرة صير بونعير من الشرق إلى بندر ابو ظبي القطب ومن بطن جزيرة صير بونعير من الشرق إلى بندر جزيرة قيس مغيب الفرقد ومن بندر جزيرة قيس إلى جزيرة صير بونعير بين مطلع السلبار والقطب ومن بندر بوظبي إلى رأس بستانة مطلع الفرقد و من بندر جارك إلى جزيرة صير بونعير القطب خط واحد إلى بندر بوظى لكنه من جارك تتنخ جزيرة

صير بونعير على صدر المركب و من بندر بوظبى من باع ٧ إلى جزيرة هنيام جوش مطلع الناقة إلى طرف العيوق ومن بندر بوظبى من باع ٧ إلى رأس جزيرة لارك من الغرب يعنى بين بين لارك والقسم بين الناقة و العيوق مطلع ايضاً من رأس الشيخ مسعود إلى رأس غرابي المجرى . مغيب العقرب ما يكضك شي ابدأ و من رأس الشيخ مسعود إلى باع ١٢ من عدال ام القيوين مغيب العقرب ومن شمال سلامة غرب بقدر ثلاث اربع دقائق مغيب العقرب إلى رأس غرابى وهذا من رأس الشيخ مسعود إلى بندر بوظبي على مجرات العقرب ما يكضك شي سوى انه يقربك رأس غرابى قليل و من بندر ادبى ايضاً إلى جزيرة بوموسى مغيب النعش ومن بندر الشارجة إلى جزيرة بوموسى جوش مغيب الناقة إلى طرف النعش ومن بندر عجمان إلى جزيرة بوموسى بين مغيب الناقة والعيوق ومن الحمرية إلى جزيرة بوموسى مغيب العيوق ومن أم القيوين إلى جزيرة بوموسى مغيب الواقع ومن جزيرة الحمرى زعاب إلى جزيرة بوموسى بين مغيب السماك والثريا ومن رأس الخيمة إلى جزيرة بوموسى بين المغيب والثريا ومن بطن جزيرة بوموسى من جانب الشرق إلى بندر لنجه مغيب الفرقد ومن بطن جزيرة بوموسى من الشرق إلى رأس بستانة جوش مغيب الناقة إلى طرف النعش ومن أم القيوين إلى جزيرة لارك الغربي بين مطلع النعش والناقة و من بندر القسم إلى بندر عباس الجاه خاصة ومن رأس لارك الغربى إلى كوه مبارك بين مطلع العقرب

والحمارين ومن رأس جزيرة لارك الغربي إلى جزيرة سلامه بين مطلع السهيل والحمارين ومن شرقي جزيرة سلامه من حل المجرى لا يكون بعيد عنها كثير إلى كوه مبارك العقرب خاص تنتخ بقدرة الله تعالى كوه مبارك على صدر المركب ومن جناريه بر مكران إلى خور فكان بين التير والاكليل ومن بندر ميناو إذا جريت من الخور وارتفعت إلى باع ١٤ وأردت تقص البر يعنى بر مكران إلى كوه مبارك اقبض بين السهيل والسلبار و من ميناو من باع ١٤ إلى خور فكان مغيب السلبارومن كوه مبارك إلى كلبا وخور كلبا بين مغيب العقرب والاكليل ومن كوه مبارك إلى بندر شناص الباطنه جوش مغيب الحمارين إلى طرف العقرب . ومن كوه مبارك إلى بندر امجيس السهيل إلى طرف الحمارين ومن كوه مبارك إلى مدينة سحار وإلى السويحره دامن مغيب السهيل إلى طرف السلبار ومن كوه مبارك إلى بندر صحم جوش مغيب السلبار إلى طرف السهيل ومن كوه مبارك إلى الديل مغيب السلبار ومن الكوه إلى الخابوره بين مغيب السلبار والقطب ومن الكوه إلى الخظرى القطب خاصة ومن الكوه إلى السويق بين مطلع السلبار والقطب ومن الكوه إلى مصنعه جوش مطلع السلبار إلى طرف القطب ومن الكوه إلى السوادى وإلى بركا مطلع السلبار إلى طرف السهيل و من الكوه إلى الديمانيات بر كا بين مطلع السلبار والسهيل ومن الكوه إلى ديمانيات السيب الجنوبيات مطلع السهيل ومن الكوه إلى جزيرة الفحل بين مطلع السهيل والحمارين ومن الكوه إلى بندر مسكت كذلك

إذا كان قريب البر وإذا كان متنفس عن البر بقدر زام وربع اجرى في مطلع الحمارين تنتخ بقدرة الله تعالىبندر مسكت على صدر المركب وإذا اردت تقص البر من الكوه إلى رأس الجاش وانت متنفس زام أو نصف على البر اجرى مطلع التير إلى رأس الجاش ومن الجاش إلى الميداني اقبض الجوزة أو بين التير والجوزة اصح تجى مسايف مع رأس الميدانى ومن رأس الجاش إلى غالت كلبا مغيب الثريا ومن رأس الجاش إلى شناص الباطنة دامن مغيب الاكليل إلى طرف العقرب ومن رأس الجاش إلى مقيس بين مغيب العقرب والحمارين ومن رأس الجاش إلى صحم بين مغيب الحمارين والسهيل و من رأس الجاش إلى الديل دامن مغيب السهيل إلى طرف الحمارين ومن رأس الجاش إلى الخابورة مغيب السهيل ومن رأس الجاش إلى الخضرا دامن مغيب السلبار إلى طرف السهيل ومن الجاش إلى بندر السويق مغيب السلبار و من رأس الجاش إلى بندر مصنعه بين مغيب السلبار والقطب ومن رأس الجاش إلى جريرة السوادى وإلى بركا جوش القطب إلى طرف المطلع ومن رأس الجاش إلى ديمانيات بركة بين مطلع السلبار والقطب ومن رأس الجاش إلى ديمانيات السيب مطلع السلبار ومن رأس الجاش إلى جزيرة الفحل بين مطلع السهيل والسلبار ومن رأس الجاش إلى بندر مسكت دامن مطلع السهيل إلى طرف القطب ومن رأس الجاش إلى رأس جبل بوداود دامن مطلع السهيل إلى طرف القطب و من رأس الجاش الي رأس جبل بوداود دامن مطلع السهيل إلى طرف

المطلع وإلى رأس الخيران مطلع السهيل ومن رأس الميداني إذا اجريت في القطب تنتخ قريات وجبل بوداود على يمينك ومن رأس الميداني إلى بندر مسكت جوش مغيب السلبار إلى طرف السهيل ومن رأس الميداني إلى ديمانيات السيب بين مغيب السهيل والحمارين ومن رأس الميدانى إلى ديمانيات بركة وإلى بركا مغيب الحمارين ومن رأس الميداني إلى بندر مصنعه بين مغيب العقرب والحمارين ومن رأس الميدانى إلى بندر السويق مغيب العقرب وإلبا لخضرا دامن مغيب العقرب إلى طرف الاكليل ومن رأس الميدانى إلى الخابورة جوش الاكليل إلى طرف العقرب ومن رأس الميداني إلى الديل مغيب الاكليل ومن رأس الميدانى إلى بندر صحم دامن الاكليل إلى طرف التير ومن. رأس الميداني إلى مدينة سحار بين التير والاكليل ومن رأس الميداني إلى مقيس التير ومن رأس الميدانى إلى شناص الباطنة بين الجوزة والتير تمت مجارى برعمان وما يليها إلى حد هذا المكان من النوالى الجدد

مجاري بر اليمن

رجعنا نبين مجارى بر اليمن والسواحل ويوكين وما يليها من جزائر قمر (الأول) من بندر مسكت إلى رأس الخيران الاكليل ومن رأس الخيران إلى رأس الحد مطلع العقرب يجيك رأس الحد على صدر المركب وهو رأس رمل واطى كن على حذر منه ومن رأس جبل بوداود إلى رأس الحد المجره بين العقرب والاكليل تنتخ رأس الحد على صدر المركب ومن بندر مسكت إلى رأس الحد بين العقرب والاكليل هذا مجرى متوسط لا يقر بك البر ولا يبعد بك كثير عن حل المجرى ولو الوقت ليل خصوصا إذا كان الهوى ازيب والجوش من بحر وإذا جاوزت رأس الحد قص البر في القطب إلى الخابة ومن الخابة إلى جزيرة مصيره رأس الشمال المجرى بين مغيب السهيل والحمارين وفي هذا المجرى تجيك جزيرة مصيره على صدر المركب ومن رأس الخابة إلى جزيرة مصيره مغيب السهيل هذا المجرى يجيبك بحرى جزيرة مصيره بقدر زام واحد ومن رأس جبش مغيب السهيل تجيك جزيرة مصيره على صدر المركب وإذا جريت من رأس جبش في مغيب السلبار وجوشه إلى طرف السهيل مايكضك شي ابدا هذا مجرى الليل ومن رأس جزيرة مصيره اقبض مغيب الحمارين ومن رأس مصيره الغربي حلمتين إلى جزيرة حر النفور إذا كان الوقت بلات اجري في مغيب التير وكن على حذر من قصاصير غبة حشيش ومن جزيرة

مصيره إلى رأس المركز مغيب العقرب ومن جزيرة مصيره إلى جزيرة مدركه مغيب الحمارين تنتخ بقدرة الله تعالى جزيرة مدركه على صدر المركب ومن جزيرة مدركه إلى ميان رق الجازر التير والمسافة الذي تحصل من هذا المجرى إلى أن تصل من باع ٥ من رق الجازر بقدر دقيقة ٦٧ ومن باع ٥ من رق الجازر إلى البر مسافة دقيقة ٣ ومن جزيرة مدركه إلى رأس صوقره الاكليل يجيك رأس صوقره على صدر المركب وإذا جريت من مدركة بين الاكليل والعقرب تنتخ رأس صوقره على يمينك وهذه مجراتك خط واحد إلى رأس قرواو ومن رأس قرواو إلى جزيرة الجبلى القطب ومن رأس قرواو إلى جزيرة جزرعوت الصغيرة وإلى جزيرة الحلانية سك بين مغيب العقرب والحمارين و من رأس قرواو إلى جزيرة السودا بين العقرب والاكليل ومن رأس قرواو إلى جزيرة الحاسكية بين التير والاكليل ومن رأس قرواو إلى غبة خوريا موريا بين الجوزة والتير ما يكضك شي ابدا من الجزر المذكورة ومن جزيرة الحاسكية إلى رأس نوس وإلى رأس امصيره العقرب خاصة خط واحد إلى جبل المطوق وبعض الناس يسمونه جبل الجنجلى ومن رأس جبل الجنجلى إلى رأس جبل فرتك التير تنتخ بقدرة الله تعالى جبل فرتك على صدر المركب وإذا جريت من رأس امطوق بين التير والاكليل فهو هذا المجرى يسايف بك لا تخاف من البر ولو كان الوقت ليل انت متنفس عن البر ومن ظهر الحنانى إلى رأس ريسوت مغيب الاصل ومن بندر مرباط الجوزة خط واحد إلى رأس

جبل ساير ومن رأس احمار رساير إلى رأس جبل فرتك بين الاكليل والعقرب تنتخ رأس جبل فرتك على صدر المركب وإذا جريت في العقرب من رأس احمار ورأس ساير تجى مسايف مع رأس فرتك ما يكضك شي و من بندر مرباط إلى رأس جبل فرتك بين التير و الاكليل تنتخ رأس جبل فرتك على صدر المركب وإذا جريت من مرباط الاكليل فهو هذا المجرى يجيبك مسايف مع رأس فرتك ما يكضك شي و من بندر دمكوت إذا جريت فيا لحمارين تنتخ رأس جبل فرتك على صدر المركب وإذا جريت من بندر دمكوت بين مغيب الحمارين والسهيل فهو هذا المجرى متوسط وإذا ودت تقص البر من رأس فرتك اقبض بين التير والاكليل إلى رأس سيحوت امن بندر سيحوت إلى رأس جبل بوغشوة وإلى بندر المكلا خط واحد ما يكضك شئ إلى رأس بروم اقبض نجم التير ومن رأس بروم اقبض العقرب إلى رأس الكلب وهو رأس رمل واطى كن على حذر منه وإذا جيت على الرأس الكلب اقبض التير تجى بحري جزر القنا عبدالواحد ومن بحرى جزر القنا عبدالواحد الثريا إذا كان مرادك العصيدة وإذا كان مرادك تقرب عرقه يعني جبل المخانيث اقبض بين المغيب والجوزة وإذا جريت من بحرى جزر القنا الجوزة والتير تنتخ رأس عرجة الشرفي المسما جورة ويقال له رأس صفوان يجيك قريب يدك اليمنى وقبة الشيخ عبدالرحمن تجيك على صدر المركب وإذا جريت من بحر جزر القنا عبدالواحد في التير فهو هذا المجرى الذى معتادينه اهل السفن ذوات الشراع

يجيبك رأس عرجة الغربى المسمى احور ومنه اقبض بين الجوزة والتير تنتخ بقدرة الله تعالى جبل شمسان على صدر المركب إذا كان الجوش من بحر وإذا كان الجوش من البر يدخل بك قليل إلى البر يدور رأس شمسان على إذن الكلب من بحر وإذا جريت من رأس عرقة الغربى في التير فهو هذا المجرى المعتاد تنتخ بقدرة الله تعالى جبل شمسان على عاليت المركب من اليمين ومن رأس المقاطين إذا جريت في التير تنتخ إن شاء الله جبل شمسان على صدر المركب رجعنا زيادة بيان إذا كان مسافراً من بندر بولحاف يعني بندر العصيدة في الليل اقبض الاكليل ما يكضك شي من البر إلى الصبح ثم انزل إلى البر وكضة وإذا اردت المجرى اخذ لك مجرى من هذه المجارى المتقدم ذكرها واجرى عليه وإذا اجريت من بحرى القنا عبدالواحد في التير قدر وضح واحد ثم بين الجوزة والتير تنتخ بقدرة الله تعالى جبل شمسان على خير وسلامة وبالله التوفيق. اهـ

هذا ومن أراد الاستزادة فعليه بالكتاب المذكور وكتاب معدن الأسرار في علم البحار تأليف ناصر بن علي بن ناصر الخضوري شرح وتحقيق حسن صالح شهاب طبع وزارة التراث والثقافة سلطنة عمان.

مهنة الغوص

كان العرب في الخليج العربي يبحثون عن اللؤلؤ لأن منطقتهم تشتهر به وهو مصدر زرق للكثير منهم وجمال وزينة لآخرين ودائما ما يتم وصف تلك الرحلات بأنها رحلات صعبة وخطيرة على كل من يقوم بها وهو كذلك لأن بعضهم يتجشم مخاطر السفر للوصول إلى أماكن الغوص وإذا ما وصل تجشم مشاق ومخاطر أخرى في حال الغوص بسبب قلة الإمكانيات حيث كانت إمكاناتهم بدائية.

مراحل التحضير للغوص على اللؤلؤ:

يوجد عدة مراحل هامة يقوم بها من يستعد إلى تلك الرحلة الشاقة والتي تتمثل في النقاط التالية:

مرحلة التحضير

وهي أن يتم اختيار التوقيت المناسب للقيام بتلك الرحلة والوقت المناسب في دول الخليج هي عندما تميل الماه إلى الدفأ وعادة ما تستمر تلك الفترة من شهر مايو وحتى شهر سبتمبر، ويختلف توقيت تلك الرحلة من عام إلى آخر خاصة بعد أن صادف أكثر من عام دخول شهر رمضان في الصيف مما يجعل الكثير يؤجل تلك الرحلة لما بعد رمضان، وتتضمن تلك المرحلة مرحلة الترتيبات أيضا والتي من بينها دهان

المركب بالصل (زيت الحوت) وتحضير الكثير من الأشياء من بينها أدوات الغوص والحبال وتزويد السفينة بالماء والزاد المناسب.

الاستعداد للرحلة

تأخذ تلك الرحلة قرابة الشهر منذ بداية الإعلان عنها ومن يرغب في القيام بتلك الرحلة يعمل على التوقيع مع الرجال ويقوم بدفع المال مقابل تلك الرحلة.

مرحلة الوداع:

والتي تعرف تحت مسمى ساعة النوف وهنا يرفع العلم الأسود على السفينة ويخرج الكبار والصغار من أجل وداع المغادرين والتمني لهم بالسلامة والطاقم عبارة عن عشرين غواصا و عشرين آخرين لتقديم المساعدات بالإضافة إلى السيب وطاقم النواخذة وغيرهم من المساعدين على ظهر المركب.

إن غواصين اللؤلؤ لديهم القدرة الكبيرة على معرفة الوجهة التي يريدونها ويسترشدون خلال تلك الرحلة بالنجوم والشمس فقط، ونجد أن بعض النواخذة يعلمون المناطق التي يوجد بها عائد كبير ويظلون بها طوال الموسم ولكن نجد آخرين لديهم القدرة على التجول في جميع المناطق، والقدرة التي يتمتع بها الغواصون هي من تحدد اللؤلؤ، وتجدر الإشارة أنه يوجد غواصين لديهم القدرة على العمل على عمق أربع

عشرة قامة وست عشرة قامة ولكنها لاشك أنها مجهدة للبعض.

يبدأ الغواصون العمل بعد شروق الشمس إلى ما قبل مغيبها ويظلون في الفترة ما بعد الفجر وقبل الشروق في العمل على فتح المحار الذي يحصلون عليه خلال اليوم الماضي، ويعملون على التمييز بين المحارات الناضجة وبين المحارات الصغيرة التي تعود إلى البحر مرة أخرى ويبدأ العمل من الصباح وحتى الظهر ومن ثم تناول القهوة وصلاة الظهر وبعدها يستمر العمل بدون انقطاع إلى الليل.

وقبل أن ينزل الغواص إلى البحر يعمل على خلع ملابسه ووضع فطام (سداد) على الأنف ووضع قطن أو شمع النحل في الأذن بالإضافة إلى وضع أغطية على الأصابع لعدم حدوث مشاكل أو جرح بها، ويضع الغواص بلدا (وزن) من الرصاص أو الحجارة حول عنقه أو حول خصره لسهولة النزول إلى القاع والتحرك بحرية تامة من خلال رجليه ويديه، وعلى سيب أو زميل أن يعاون الغواص حال التعرض إلى مشكلة تهدد حياته تحت الماء.

وغالبا ما يعود الغواص إلى السطح بعد دقيقة لأخذ نفس ومن ثم العودة مرة أخرى وفي كل مرة قد يعود الغواص بكمية من المحار ومن الممكن أن يعود بدون محار

مرحلة العودة:

وهي المرحلة الأخيرة وهنا يتم ضرب المدافع لإعلام أهل القرية أن الغواصين والمراكب قد عادت وتردد الكثير من الأغاني فرحا بعودة الغواصين ويتم بيع اللؤلؤ في سوق اللؤلؤ وتقسم الأرباح حسب نظم لديهم معروفة.

أدوات الغوص على اللؤلؤ:

١ـ الفطام وهو عبارة عن شيء يضعه الغواص على أنفه لمنع تسرب الماء له (سدادة).

٢ـ الخبط: وهو عبارة عن قفاز مصنوع من جلد الأبقار لحماية الأيدي من القطع.

٣ـ الزبين: وهو عبارة عن حبل يتم ربطه بالبلد الثقل من الرصاص أو من الحجارة من أجل النزول إلى قاع البحر.
الجرار: وهو حبل يتم ربط الغواص به عملا على رفعه من الماء بعد الانتهاء.

٤ـ الشمشول: الزي المخصص بالغواصين لنزول البحر وهو عبارة عن قيص وسروال.

٥ـ المفلقة: سكين غير حادة يفلق بها المحار لإخراج اللؤلؤ.

٦ـ الثقل: وهو الحجر أو الرصاص الذي يعجل بنزول الغواص إلى قاع البحر.

أنواع اللؤلؤ المستخرج من البحر:

يختلف اللؤلؤ من نوع إلى آخر على حسب الحجم ودرجة النقاء وتختلف قيمته التقديرية من شخص إلى آخر ومن بين أنواع اللؤلؤ ما يلي:

١ـ الجيون: وهو نوع من أفضل أنواع اللؤلؤ وهو صافي و خالي من العيوب وكامل الاستدارة.

٢ـ اليكة: ويأتي في المرتبة الثانية من حيث الجودة ولونه مميز بشكل كبير عن النوع الأول.

٣ـ القولوي: وهي التي تكون مشربة بدرجة كبيرة من اللون الأزرق أو الأحمر.

٤ـ البدلة: وذلك النوع يتفاوت من حيث الحجم ومن الممكن أن يظهر باللون الأزرق.

٥ـ سجني: وهو أشبه ببيض الحمام ويختلف من حيث الطول.

٦ـ النعمة: وهي متدنية من حيث القيمة ولكنها تدخل في علاج الكثير من الأمراض بعد طحنها.

٧ـ البوكة: والتي تشبه إلى حد كبير حبات الرمل الناعمة ومن الممكن استخدامه ككحل للعيون.

٨ـ الخشرة: وهو يباع بالجملة بكثرة نظرا لكثرة عيوبه.

بعض مصطلحات الغوص

١ـ الغيص: الغواص الذي يبحث عن اللؤلؤ.

٢ـ السيب: وجمعها السيوب ، من يساعد الغواص على الانتقال من قاع البحر إلى السطح وكذلك من يقوم بالتجديف ويقوم بأعمال السفينة الأخرى

٣ـ النهام: أحد الغواصين أو السيوب يقوم بإنشاد الأشعار الشعبية لتسلية الغواصين وبث النشاط فيهم، وذلك بلحن وأداء خاص وفق أوزان معينة مثل المواويل البحرية.

٤ـ الركبة: يوم انطلاق الغواصين في رحلة الغوص.

٥ـ القفال: يوم عودتهم إلى البر بعد رحلة الغوص.

٦ـ الهير: منطقة يتواجد بها المحار.

٧ـ الخور: مناطق توجد بين كل هير وآخر لا يوجد فيها محار أو يوجد بشكل بسيط .

٨ـ التباب: شخص صغير السن يتدرب على أعمال الغوص ويقوم بالخدمة.

٩ـ النوخذا: ربان سفينة الغوص وقائدها والمسؤول عنها وعن البحارة.

١٠ـ المحمل: سفينة الغوص وهي على أشكال عدة>

١١ـ الفطام: مشبك يضعه الغواص على أنفه ليمنع دخول الماء .

١٢ـ البلد (الحجر): ثقل يساعد في نزول الغواص سريعاً إلى قاع البحر.

١٣- الديين: الكيس الذي يجمع فيه الغواص المحار.
١٤- المحار: حيوان بحري يتكون فيه اللؤلؤ الطبيعي
١٥- التبة: النزول لمرة واحدة للقاع والعودة.
١٦- القحمة: النزول للقاع والعودة ثمان مرات ثم الاستراحة فوق السفينة.
١٧- دانة: اللؤلؤة الكبيرة.
١٨- القماشة: اللؤلؤة الصغيرة.
١٩- الطواش: تاجر اللؤلؤ.
٢٠- القوام: السلفة التي يعطيها النواخذة للغواصين قبل رحلة الغوص.
٢١- حجاري: نمط من الغوص لا يستخدم فيه الغواص الحبل أثناء الصعود.
٢٢- أيادي: نمط من الغوص يستخدم فيه الغواص الحبل أثناء الصعود .
٢٣- المزيغة: مرض جلدي يصيب الغواصين والسيوب ولكن يصيب الغواصين أكثر ويداوى بأدوية شعبية مثل : الجفت : يشبه الطحين أحمر اللون ، والبليلج: ثمر نبات على شكل حبات العنب .
٢٤- الزيبل: حبل طويل يمتد من السيب إلى الغواص.
٢٥- أيده: حبل طويل يستخدمه السيب لسحب الغواص من قاع البحر إلى السطح .
٢٦- السايية: العاصفة البحرية.
٢٧- اقلاطة: حصة الغواص المالية في نهاية رحلة الغوص.

٢٨ـ حصباة: اللؤلؤة وجمعها حصابي .
٢٩ـ فجري: لعبة شعبية يلعبها الغاصة ليلاً على ظهر السفينة.
٣٠ـ البروة: ورقة إخلاء طرف للغواص من النوخذا الذي يعمل لديه يأخذها منه إذا أراد اللحاق بنوخذا آخر.
٣١ـ الخبط: مصنوع من الجلد ويغطى به أطراف الأصابع لحمايتها من الأحجار والأصداف الحادة أثناء اقتلاعها وجمعها من قاع البحر
٣٠ـ اللباس: نوع من القماش الرقيق يشبه السروال وقميصه له أكمام طويلة. يلبسه (الغيص) ليحميه من لدغات قنديل البحر (الدول).
٣٢ـ الشمشول: بلباس يتكون من قميص وسروال يلبسه الغواص ليقيه من لسعات قناديل البحر.
٣٣ـ المفلقه : وهي أداة شبه سكين معقوفة غير حادة تستخدم لفتح المحار لإخراج اللؤلؤ منه.
٣٤ـ سردال: قائد سفن الغوص وهو الذي يقوم بإرشاد سفن الغوص إلى المغاصات الخصبة بالمحار.
٣٥ـ قلاف: هو نجار السفينة.
٣٦ـ اليلاّس: (الجلاس) هو الشخص الذي يقوم بعملية فتح المحار (فلق المحار).
٣٧ـ سكوني: هو الشخص الذي يمسك بدفة السفينة وتوجيهها تبعا لأوامر النوخذا.
٣٨ـ النهام: هو منشد السفينة مغنيها الذي يبث الحماس في نفوس والبحارة ويشجعهم على العمل.

٣٩ـ تبرا: غواص إلى قاع البحر.
٤٠ـ كواض: مايدفعه التاجر إلى الغواصين قبل رحلة الغوص(عربون).
٤١ـ الغوص العود: الغوص الكبير ومدته أربعة أشهر.
٤٢ـ خانجية: من مواسم الغوص الصغيرة.
٤٣ـ غوص الرديدة: غوص آخر الموسم والرديدة تصغير ردة.
٤٤ـ بطن: حجم من أحجام اللؤلؤ.
٤٥ـ عريمة: نوع من الأصداف.
٤٦ـ آنة: من أوزان اللؤلؤ.
٤٧ـ مخمل: مجموعة من اللآلىء.
٤٨ـ يداف (جداف): صيانة المركب.
٤٩ بزم: من أنواع المحار الصغير.
٥٠ـ خرب: محار بدون اللؤلؤ.
٥١ـ خرس: الطرف الأعلى من المحارة.
٥٢ـ عاروك: كيس يجمع به اللؤلؤ.
٥٣ـ صلصلة: محار من دون لؤلؤ.
٥٤ـ تلاي: حبل يربط السفينة باليابسة.
٥٥ـ بوكشاش: مرض يصيب أسنان الغواصين بسبب سوء التغذية.
٥٦ـ أم زليكة : مرض جلدي يصيب الغواصين بسبب حرارة الشمس.
٥٧ـ عاف: الماء البارد.

٥٨ـ حجاري: أسلوب من أساليب الغوص.
٥٩ـ الكراني: كاتب السفينة وقابض حسابتها وأمين دبوستها(مخزن مونها)

أهل الغوص في ولاية الخابورة

١ـ محمد بن علي بن محمد القاسمي الساكن الرديدة من الخابورة. غيص

٢ـ حمد بن ماجد بن محمد بن ماجد بن احمد بن ماجد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

٣ـ سيف بن مطر بن سيف بن جمعة الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة غيص.

٤ـ سعيد بن مطر بن سيف بن جمعة الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة غيص.

٥ـ مطر بن هلال بن حميد بن سلطان الزعابي الساكن قصبية الزعاب من الخابورة غيص.

٦ـ عبدالله بن مقدم بن خميس بن عبدالله بن سعيد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

٧ـ سيف بن سلطان بن هلال بن حميد بن سالم الزعابي الساكن قصبية زعاب م الخابورة غيص.

٨ـ راشد بن صقر بن ماجد بن محمد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

٩ـ محمد بن صقر بن ماجد بن محمد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٠ـ محمد بن خلف بن محمد بن سالم الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١١ـ عبيد بن عيسى بن عبيد بن سلطان الزعابي الساكن

قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٢ـ سعيد بن عيسى بن عبيد بن سلطان الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٣ـ محمد بن عيسى بن عبيد بن سلطان. الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٤ـ سلطان بن عيسى بن عبيد بن سلطان الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٥ـ حسن بن محمد بن مطر بن سيف الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٦ـ سيف بن ماجد بن علي بن ماجد الزعابي الاكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٧ـ مطر بن عبدالله بن علي بن مطر بن جابر الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٨ـ محمد بن مطر بن سيف بن جمعة الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

١٩ـ حميد بن خليفة بن أحمد بن ماجد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

٢٠ـ سيف بن محمد بن عبدالله بن سيف الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

٢١ـ محمد بن مطر بن هلال بن حميد بن سلطان الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

٢٢ـ إبراهيم بن سعيد بن ابراهيم بن سعدان الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.

٢٣ـ عبيد بن المتوانا بن مبارك الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.
٢٤ـ غانم بن ربيع بن عبيد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.
٢٥ـ عبيد بن صقر بن محمد بن عبدالله (بادان) الزعابي الساكن قبية زعاب من الخابورة غيص.
٢٦ـ علي بن ابراهيم بن جابر بن عبدالله بن جابر الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.
٢٧ـ محمد بن غانم بن محمد بن حسن الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص
٢٨ـ علي بن محمد بن خميس بن علي الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.
٢٩ـ علي بن سعيد بن علي بن محمد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.
٣٠ـ علي بن راشد بن حسن بن محمد الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.
٣١ـ عبيد بن سعيد بن زايد بن سعد (الوافي) الزعابي الساكن قصبية زعاب من الخابورة غيص.
٣٢ـ عبيد بن خميس بن سالم الفزاري الساكن الرديدة من الخابورة. غيص
٣٣ـ حميد بن راشد بن حمد الصالحي الاكن خور رسل من الخابورة. غيص
٣٤ـ حارب بن خميس بن عبدالله الهنداسي الساكن خور رسل

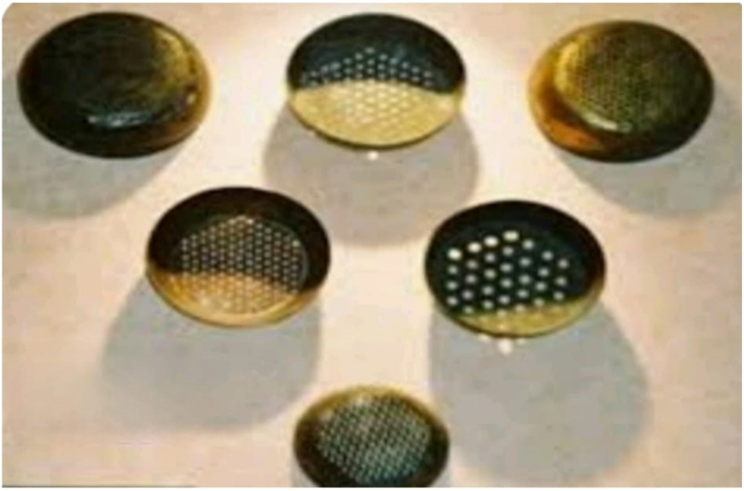
من الخابورة. غيص
٣٥ـ هاشل بن نصيب بن خربوش الهنداسي الساكن خور رسل من الخابورة غيص.
٣٦ـ علي بن هاشل بن سعيد الهنداسي الساكن خور رسل من الخابورة غيص.

سفينة غوص

الفطام: هو المشبك الدي يضعه الغواص على انفه في حاله الغوص.

الديين الكيس الذي يضع الغواص فيه المحار

مفلقة محار اللؤلؤ وهي سكين له مقبض خشبي وهي غير حادة



طيس لفرز اللؤلؤ

الخبط المصنوع من الجلد الذي يضعه الغواص على أصابعه حتي لايصاب بمكروه.

البلد الذي يضعه الغواص في رجله أوفي وسطه ليعجل نزوله.

صورة توضيحية للشمشول (ملابس الغواص لأجل اللؤلؤ).

موانئ وبنادر

مواني وبنادر كانت ترتادها سفن أهل الخابورة في الخليج والمحيط الهندي وبحر العرب والبحر الأحمر وأفريقيا.

١- خور فكان
٢- خور كلبا
٣- بندر مالحه
٤- بندر شناص
٥- بندر لو قلعه
٦- رأس صلان
٧- بندر صحار القديمه
٨- بندر صحم
٩- بندر الديل
١٠-بندر الخابورة
١١- بندر السويق
١٢- بندر المصنعه
١٣- جزيرة السوادي
١٤- بندر بركا
١٥- جزيرة الديمانيات الجون
١٦- جزيرة قيمه ديمانيات
١٧- جزيرة برهايوس ديمانيات

١٨- خزيرة الفريق ديمانيات
١٩- رأس بندر السيب
٢٠- غبة الحبل مسير الليل
٢١- بندر الغبره
٢٢- خور القرم
٢٣- رأس الحمر
٢٤- جزيرة الفحل
٢٥- بندر دارسيت
٢٦- بندر مطرح
٢٧- بندر العمور مسقط
٢٨- بندر سداب
٢٩- بندر الجصة
٣٠- خور الخيران
٣١- غبة السيفه
٣٢- رأس بوداور جبل
٣٣- بندر قريات
٣٤- بار دغمر
٣٥- بندر ضباب
٣٦- بندر فنس
٣٧- بندر طيوي العين طه
٣٨- بندر قلهات القديمه
٣٩- بندر المعمور صوحماره
٤٠- خور صور أبو علوم

٤١-خور جراما...
٤٢- خور الحجر
٤٣- بندر راس...
٤٤- رأس الجنز
٤٥- رأس الدفه
٤٦- رأس الحبه
٤٧- رأس الروس
٤٨- جبل الجعلاني
٤٩- سويح بني بوعلي
٥٠- بندر الآخرة
٥١- بندر الاشخرة
٥٢- رأس جيش قرون
٥٣- غبة جيش
٥٤- غبة خناتل
٥٥- جزيرة مصير...
٥٦- مصيره رأس ياء الشرقي
٥٧- بندر مصيره
٥٨- رأس مصيره جنوبي
٥٩- رأس أبو رصاص
٦٠- غبة حشيش
٦١- جزيرة حمر النفور
٦٢- رأس الجزيرة مدركه
٦٣- غبة الجازر

٦٤- غبة الرق
٦٥- رأس هانه
٦٦- رأس صوقره
٦٧- رأس قرواو
٦٨- غبة خور ياموريا
٦٩- ...
٧٠- جزيرة الحلانيات
٧١- جزيرة السودا
٧٢- جزيرة الحاسكيه
٧٣- رأس جاسك
٧٤- رأس نوس بن خميس
٧٥- خور السليون سدح
٧٦- رأس الجنجار
٧٧- ظهر الحثاني
٧٨- بندر مرباط الخيل
٧٩- بندر ظاقه العشا
٨٠- بندر ظفار
٨١- رأس ريسوت
٨٢- رأس حمار
٨٣- جبلساير
٨٤- غبة قمر
٨٥- الجوهري سبلان
٨٦- بندر رمقوت

٨٧- بندر العيضه
٨٨- رأس فرتك شمالي
٨٩- رأس فرتك جنوبي
٩٠- صقر وحصوير
٩١- رأس الرحبه
٩٢- بندر قشن
٩٣- رأس الشروين
٩٤- بندر عتاب
٩٥- بندر صحوت
٩٦- حرايق سيدنا علي [رضي الله عنه]
٩٧- بندر الريده
٩٨- رأس قصي
٩٩- بندر البصرة
١٠٠- وبندر الكويت
١٠١- وبندر البحرين
١٠٢- وبندر الخبر
١٠٣- وبندر قطر
١٠٤- وبندردبي
١٠٥- وبندر الشارجة
١٠٦- بندر رأس الخيمة

حساب أهل البحر "حساب الدرور"

قال عادل يوسف المرزوق: كلنا يعرف حساب الانواء الفلكية الشهيرة في الكويت وشبه الجزيرة العربية مثل فترة المربعانية وانوائها المعروفة مثل نوء الاكليل والقلب والشولة أو فترة برد البطين التي تدخل فيها برد الازيرق أو التشار وتشار وغيرها العديد من الانواء والتي تبلغ ٢٨ نوءا في السنة الواحدة، هذه الانواء استخدمت في حساب اهل المدن والبادية، ولكن ماذا عن حساب اهل البحر في منطقة الخليج والكويت في حساباتهم الفلكية؟

نلاحظ هنا أن كلا الحسابين البري والبحري اعتمد اعتمادا رئيسيا على السنة الشمسية والانواء الفلكية، لكن اهل البحر اعتمدوا على سنة النيروز الهندية والتي هي كما هو معروف مدتها ٣٦٥ يوما بدلا من السنة القمرية؟ حيث إن السنة القمرية مدتها ٣٥٤ يوما، فهي اقل بأحد عشر يوما عن السنة الشمسية، مما يجعل السنة القمرية تتراجع احد عشر يوما في كل سنة كما ذكرنا سابقا، بالاضافة إلى اعتمادهم على النجوم في تحديد المواسم والفصول وبدء حسابهم الفلكي مع بداية سنة النيروز الهندية والتي تبدأ في ٨/١١ من كل عام، والذي يتوافق مع بداية نوء النثرة أو الكليبين عند اهل البادية والمدن، ولهذا نجد أن هناك اختلافا من حيث الشكل

فقط، اما المضمون فهو تقريبا واحد لا يختلف، فقد استخدم اهل البحر الارقام بدلا من الاسماء، ولهذا فقد قسموا السنة إلى سبعة وثلاثين جزءا اطلقوا على كل جزء اسم «در»، والدر عند اهل البحر في منطقة الخليج هو مدة زمنية مقدارها عشرة أيام تستخدم لقياس حالة الفلك وتغيرات حالة الطقس، بينما استخدم اهل البادية اسماء النجوم واطلقوا على كل فترة اسم نوء، واسم كل نوء مأخوذ من اسماء النجوم التي تظهر في السماء، ويكون ظهورها ثابتا في هذه الفترة الزمنية أو في هذا الوقت، ومدة النوء عند اهل البادية هي ١٣ يوما.

ولهذا، نود أن نوضح في صورة ادق فنقول:إن الحساب البحري وحساب أهل البر جميعهم اعتمدوا على سنة النيروز الهندية والتي هي سنة شمسية، ولكن جاء الاختلاف في أن الحساب البحري يبدأ في يوم ٨/١١ وهو بداية سنة النيروز وتقسيمهم عشري اي كل در مدته ١٠ أيام يقابله في الفترة نفسها في حساب اهل البر دخول نوء الكليبين.

أما الحساب البري فهو يبدأ في ٨/٢٤ وهو يوم دلوك سهيل أو ظهور نجم السهيل، حيث إن كثيرا من الناس يحسبون المدة من دلوك نجم السهيل ويعادلونها مع سنة النيروز الهندية، اي بعد بداية سنة النيروز بمدة ١٣ يوما، ونلاحظ أن كل نوء من انواء هذا الحساب مدته ١٣ يوما.

الحساب البحري يبدأ كما قلنا سابقا مع بداية سنة النيروز

الهندية التي من ميزاتها استخدام الايام فقط بدلا من الاشهر، ويبدأ الحساب البحري مع اول يوم من أيام سنة النيروز، فيقال في اول يوم من أيام السنة نحن في الدر الاول أو «دخلنا في العشرة»، وهي الفترة التي تبدأ من اليوم الاول حتى اليوم العاشر من السنة، أي أن العشرة تبدأ من اول يوم في السنة، وعندما تكتمل العشرة أيام ويبدأ اليوم الحادي عشر من السنة يقال نحن في «الدر الثاني» أو العشرين، أي أن العشرين تبدأ من اليوم الحادي عشر من النيروز حتى اليوم التاسع عشر منه، وهكذا إلى أن يصل بالحساب إلى اكمال المائة الاولى من السنة وهو «الدر العاشر» ومن ثم يبدأ حساب المائة يوم الثانية ويستخدم الاسلوب نفسه، حيث يعود بالحساب مرة اخرى من جديد فيقول: دخلنا العشرة وهو الدر الحادي عشر، أو دخلنا العشرين وهو الدر الثاني عشر، ونلاحظ هنا أن رقم الدر مختلف ولكن الرقم لم يتغير، حيث لا يستخدم رقم المائة فهو لا يقول «مائة وعشرة أو مائة وعشرين»، لكن يقال دخول العشرة أو دخول العشرين أو دخول الثلاثين دون ذكر المائة، وهنا يعني دخول الثلاثين أو الاربعين يوما على كمال المائة يوم الثانية وبالطريقة السابقة نفسها وهكذا إلى أن يصل إلى إتمام المائة يوم الثالثة فيقول دخول العشرة، ودخول العشرين، ودخول الثلاثين، إلى أن يصل إلى السبعين، وهي السبعين الرابعة بموجب هذا الحساب، ففيها تكون نهاية السنة عندهم، ثم يعود الحساب مرة اخرى إلى بداية السنة.

ولكي نوضح الصورة اكثر في هذا الموضوع سنضرب مثلا في كيفية الحساب: ولنفرض أن اليوم هو الثالث والعشرين من يناير، والذي يقابله من أيام النيروز اليوم الخامس والستين بعد المائة (١٦٥)، فيقال في حساب البحر «احنا في الخامس من السبعين»، أي إن خمسة أيام مرة على دخول السبعين اي تزيد عشرة أيام على رقم يوم النيروز مع الغاء رقم المائة والرقم الذي يظهر هو رقم الحساب البحري.

والملاحظ أن حساب الدر والحساب العشري نجد أن بينهما فرقا يقدر باحد عشر يوما، وهذا يعود إلى أن الحساب الاول الدرور بدأ مع اول يوم من بداية سنة النيروز والثاني بدأ في نفس اليوم من السنة ايضا ولكن لا يحسب الا في اليوم الحادي عشر من هذه السنة.

تجدر الاشارة إلى أن كلمة «در» اهزوجة كان يتغنى بها الاطفال في حالة الحساب عند اللعب، فكان يقال: «غزالة بزالة.. تحقرص تمقرص.. ظب ظباب الليلة.. بلاغة بلغتا در».

فلو حسبنا كلمات هذه الاهزوجة نجدها ١٠ كلمات تنتهي عند كلمة در وهي الكلمة العاشرة من هذه الاهزوجة.

الحساب البحري أو حساب الدرور مدته ٣٦٥ يوما

والتي تعادل تمام وكمال السنة الشمسية والحساب البحري أو كما يسمى عند البحارة القدماء بحساب النيروز ينتهي في منتصف الدر السابع والثلاثين أو السبعين الرابعة.

ولكن قبل أن نبدأ في تفسير الدرور البحرية الفلكية نود أن نشير إلى أن كلمة «النيروز أو نوروز» جاءت من اللغة الأردو (الهندية) أو اللغة الفارسية وهي مكونة من كلمتين الكلمة الاولى هي نوو وتعني الجديد وكلمة روز وتعني يوم والترجمة الحرفية لهذه الكلمة هي اليوم الجديد والتي تعني عندنا هي السنة الجديدة، فكلمة «نوو روز» معناها السنة الجديدة.

وقد حاولنا بقدر المستطاع هنا تفسير درور الحساب البحري الفلكي بطريقة مختصرة مبينين التاريخ الميلادي لدخول الدر وكذلك الأنواء الفلكية التي يدخل فيها هذا الدر والحالة المناخية التي فيها الدر، حيث أن مدة الدر هي عشرة أيام بينما مدة النوء هي ثلاثة عشر يوما أي أن مدة النوء أطول من مدة الدر.

وبموجب هذه الحسابات نجد أن عدد الدرور يبلغ ستة وثلاثين درا ونصف الدر بينما يبلغ عدد الانواء ثمانية وعشرين نوءا.

وقد شرحنا في مقالنا السابق «الحساب البحري الفلكي في الكويت» كيفية حساب الايام في الدرور.

أما التفسير فهو كالآتي:

الأول ١١-٢٠ / ٨ شمسي. ١-١٠ نيروز. الدر العشر يبدأ بنوء الكلبين الحرارة المرتفعة والرطوبة العالية.

الثاني ٢١ ـ ٣٠ شمسي ١١ ـ ٢٠ نيروز. الدر العشرين دلوك نجم سهيل ويعتدل الجو ليلا.

الثالث ٣١ / ٨ ـ ٩ / ٩ شمسي ٢١ ـ ٣٠ نيروز الثلاثين تهب رياح الكوس الجنوبية المحملة بالرطوبة.

الرابع ٩ ـ ١٩ / ٩. شمسي ٣١ ـ ٤٠ نيروز الأربعين تكره السباحة بالبحر وينتهي موسم الغوص.

الخامس ٢٠ ـ ٢٩ / ٩ شمسي ٤١ ـ ٥٠ نيروز الخمسين دخول الاصفري ويتساوى الليل مع النهار .

السادس ٣٠ / ٩ ـ ١٠ / ١٠ شمسي ٥١ ـ ٦٠ نيروز الستين اعتدال ملحوظ في الجو ونهاية موسم السباحة في البحر.

السابع ١٠ ـ ١٩ / ١٠ شمسي ٦١ ـ ٧٠ نيروز السبعين دخول الوسم والشعور بالبرد ليلا وتزيد الأنفلونزا.

الثامن ٢٠ ـ ٢٩ / ١٠ شمسي ٧١ ـ ٨٠ نيروز الثمانين موسم الردة (موسم صغير للغوص).

التاسع ٣٠ / ١٠ ـ ٨ / ١١ شمسي ٨١ ـ ٩٠ نيروز التسعين بداية لبس الملابس الشتوية.

العاشر ٩ ـ ١٨ / ١١ شمسي ٩١ ـ ١٠٠ نيروز المائة غيوب نجم الاحيمر يهيج البحر يرتفع الموج.

الحادي عشر ١٩ ـ ٢٨ / ١١ شمسي ١٠١ ـ ١١٠ نيروز العشر انخفاض ملحوظ في درجات الحرارة خاصة في الليل.

الثاني عشر ٢٩ / ١١ ـ ٨ / ١٢ شمسي ١١١ ـ ١٢٠ نيروز. العشرين دخول المربعانية وبداية موسم سقوط الأمطار.

الثالث عشر ٩ ـ ١٨ / ١٢ شمسي ١٢١ ـ ١٣٠ نيروز الثلاثين تكون البرودة شديدة فتظهر الملابس الشتوية الثقيلة.

الرابع عشر ١٩ ـ ٢٨ / ١٢ شمسي ١٣١ ـ ١٤٠ نيروز الأربعين ظهور نجم الأحيمر وفيه غاية طول الليل وقصر

النهار
الخامس عشر ٢٩ / ١٢ ـ ٨ / ١ شمسي ١٤١ ـ ١٥٠ نيروز الخمسين دخول نوء الشولة فتكون البرودة على اشدها.

السادس عشر ٩ ـ ١٨ / ١ شمسي ١٥١ ١٦٠ نيروز الستين دخول برد البطين الشديدة البرودة.

السابع عشر ١٩ ـ ٢٨ / ١ شمسي ١٦١ ـ ١٧٠ نيروز السبعين برد الازيرق أو تشار وتشار آخر ٤ أيام من السبعين.

الثامن عشر ٢٩ / ١ ـ ٧ / ٢ شمسي ١٧١ ـ ١٨٠ الثمانين برد الازيرق تشار وتشار أول ٤ أيام.

التاسع عشر ٨ ـ ١٧ / ٢ شمسي ١٨١ ـ ١٩٠ نيروز التسعين فيه برد عقرب السم وعقرب الدم ومدتها أسبوعين.

العشرين ١٨ ـ ٢٧ / ٢ شمسي ١٩١ ـ ٢٠٠ المائة دخول برد عقرب الدسم نهاية البرد وبدء الدفء.

الحادي والعشرين ٢٨ / ٢ ـ ٨ / ٣ شمسي ٢٠١ ـ ٢١٠ العشر نيروز دخول الربيع ويجري الماء في عود الشجر.

الثاني والعشرين ٩ ـ ١٨ / ٣ شمسي ٢١١ ـ ٢٢٠ نيروز

العشرين برد العجوز أو الحسوم أسبوع ويتساوى الليل والنهار.

الثالث والعشرين ١٩ ـ ٢٨. / ٣ شمسي ٢٢١ ـ ٢٣٠ نيروز الثلاثين في بعض السنوات في ٣/٢٥ يظهر برد بياع الخبل عباته.

الرابع والعشرين ٢٩ / ٣ ـ ٧ / ٤ شمسي ٢٣١ ـ ٢٤٠ نيروز نهاية الربيع وتبدأ الحميم أو سبق السرايات فيها رياح شديدة.

الخامس والعشرين ٨ ـ ١٧ / ٤ شمسي ٢٤١ ـ ٢٥٠ نيروز الخمسين موسم غلاق السفن وبداية الحر ولبس الملابس الخفيفة.

السادس والعشرين ١٨ ـ ٢٧ /٤ شمسي ٢٥١ ـ ٢٦٠ نيروز. الستين احتمال امطار السرايات في المساء بسبب تغير حالة الجو.

السابع والعشرين ٢٨ /٤ ـ ٧ / ٥ شمسي ٢٦١ ـ ٢٧٠ نيروز السبعين دخول السرايات أو الكنة وغيوب نجم الثريا لمدة ٤٠ يوما.

الثامن والعشرين ٨ ـ ١٧ /٥ شمسي ٢٧١ ـ ٢٨٠ نيروز

الثمانين هبوب رياح شمالية تسمى تجاوزا بارح المشمش.
التاسع والعشرين ١٨ ـ ٢٧ /٥ شمسي ١٨١ ـ ٢٩٠ نيروز التسعين نهاية موسم الامطار وبداية موسم السباحة بالبحر.

الثلاثين ٢٨ /٥ ـ ٦/٦ شمسي ٢٩١ ـ ٣٠٠ المائة تهدأ الرياح الشمالية لفترة وجيزة وظهور نجم الثريا.

الحادي والثلاثين ٧ ـ ١٦ /٦ شمسي ٣٠١ ـ ٣١٠ نيروز العشر تهب البوارح بالظهر محملة بالغبار الذي يترسب ليلا.

الثاني والثلاثين ١٧ ـ ٢٦ /٦ شمسي ٣١١ ـ ٣٢٠ نيروز العشرين غاية طول النهار وقصر الليل وهبوب بارح العنب.

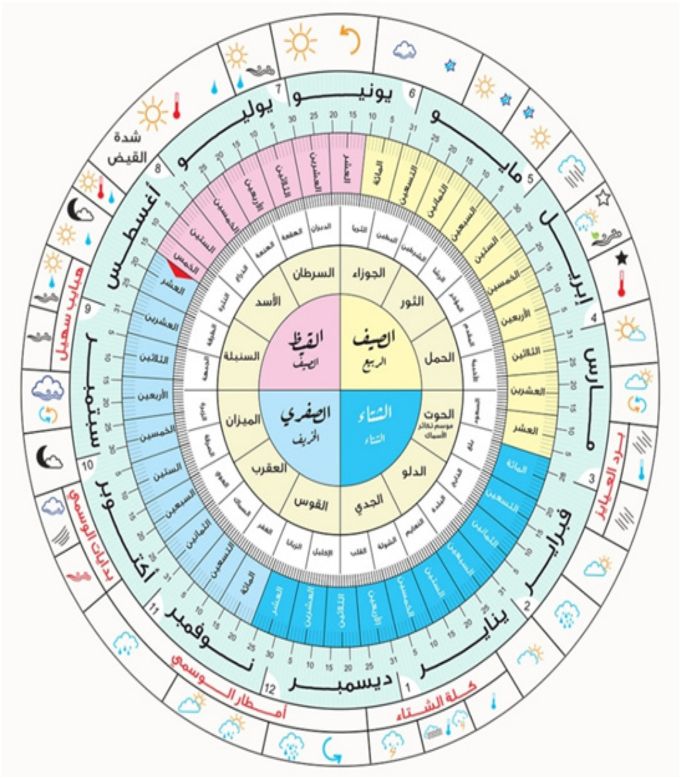
الثالث والثلاثين ٢٧ /٦ ـ ٧ /٦ نيروز الثلاثين استمرار رياح البوارح الشمالية المغبرة وهبوب رياح السموم.

الرابع والثلاثين ٧ ـ ١٦ /٧ شمسي ٣٣١ ـ ٣٤٠ نيروز الأربعين نهاية البوارح وتقل نسبة الغبار في الجو.

الخامس والثلاثين ١٧ ـ ٢٦ /٧ شمسي ٣٤١ ـ ٣٥٠ الخمسين الباحورة أو كلة القيظ وبداية الرطوبة في الجو.

السادس والثلاثين ٢٧ / ٧ ـ ٥ /٨ شمسي ٣٥١ ـ ٣٦٠ نيروز

الستين رطوبة شديدة في الجو وحرارة عالية.
السبع والثلاثين ٦ ـ ١٠ / ٨ شمسي ٣٦١ ـ ٣٦٥. آخر النيروز تنتهي الدرور وبه تنتهي سنة النيروز الفارسية.



الرياح الموسمية

جاء في وكالة الأنباء الإماراتية في وصف الرياح الموسمية عن بخيت سيف بن هندي وقد نقلت ما جاء نصا بالحرف مع تصرف بسيط لا يكاد يذكر وذلك لتشابه الألفاظ والأعمال وغالب المصطلحات في الخليج العربي بضفتية الغربية والشرقية واحدة تقريبا لكون أسفارهم البعيدة والقريبة ورحلاتهم إلى الغوص معا:

تزخر ذاكرة أجدادنا بأنواع ومسميات للرياح تمكنوا من خلالها من التنبوء بالأحوال الجوية وطوعوا حياتهم بما يتلاءم مع سكونها وثورتها عكس معرفتنا المعاصرة التي نستمدها بكل سهولة ويسر من النشرات الجوية اليومية وقراءئتنا لأجهزة الديجيتال الرقمية.

ويقول بخيت سيف بن هندي " ٧٥ عاما": " كثير من جيل الشباب والصيادين والهواة وأغلب الناس لا يعرفون أنواع الرياح التي تهب علينا على مدار العام ولا يدركون أثرها حتى بعد سماع أسمائها عبر المذياع أو قراءة النشرة الجوية من خلال وسائل الإعلام الأخرى .

ويضيف: " أهل الإمارت (وكذا أهل الخليج عموما) كانوا يقاسون الكثير من وطأة البيئة وظروفها الطبيعية

بشكل عام وظروف الطقس والمناخ بشكل خاص ذلك لأن البحارة والرعاة يرتبط نشاطهم اليومي وبشكل مباشر بتلك الظروف وكان من الطبيعي أن ينعكس ذلك على سلوكهم وفكرهم ".

ويشير إلى أن الإنسان عرف ومنذ القدم أوقات ومواسم الرياح خاصة في البيئات البحرية حيث أنها تترك أثرا مباشرا على نشاطه فتؤثر في سرعة واتجاه قوارب الصيد وسفن الأسفار الشيء الذي دعاه إلى اتخاذ التدابير الملائمة التي تضمن سلامة رحلات الأسفار وطلعات صيد الأسماك.

ويوضح أن حركة الرياح العاتية تتسبب في نشوء تيارات بحرية مختلفة السرعة فتعمل على تحريك الكتل المائية من منطقة إلى أخرى جالبة معها الطحالب والأغذية من المياه العميقة والساحلية فتتشكل بيئات غنية تزخر بالعديد من أنواع الأسماك التي تهاجر إلى هذه المناطق لتكمل دورة حياتها وتتكاثر في هذه البيئات وهنا تصبح هذه البيئات جاذبة للصيادين الذين يدركون قيمتها بمجرد رؤيتها .

ويؤكد أن نشاط الرياح في مواسم معينة يؤدي إلى إضطراب الأمواج بصورة هائلة " فتأتي الرياح بما لا تشتهي السفن" فتتعرض السفن وقوارب الصيد في عرض البحر إلى التأثر بهذه الأمواج التي تدفع بها إلى الصخور

والشعاب المرجانية فتصطدم بها وربما تكسرت بفعل الرياح والعواصف العاتية.

ويكشف ابن هندي أن هذه الأيام هي موسم " رياح البارح" وجمعها بوارح وهي رياح شمالية موسمية في الخليج العربي تهب من الشمال إلى الجنوب وتبدأ في الأسبوع الأول من شهر يونيو وتستمر لمدة أربعين يوما تشتد أحيانا وتهدأ أحيانا أخرى وتثير كثيرا من الغبار بينما " رياح الكوس" تهب على السواحل الغربية والشرقية للدولة قادمة من الهند " جهة الشرق" وشديدة التأثير على السواحل الشرقية وعادة يصاحبها أمواج عالية قد تؤدي إلى نحت الساحل الرملي.. منوها إلى أن هذه الرياح قوية أحيانا ويخاف منها أهل البحر ولا تؤثر كثيرا في المناطق البرية وهي رياح رطبة دائما تلطف من درجة الحرارة المرتفعة .

وبخصوص " رياح الثريا" يوضح أن البعض يسميها يولات الثريا لأن اليولات هي التي تسبب هبوب الثريا وحتما بعد اليولات لابد أن تأتي ضربة الثريا والتي لها تأثير على البحر والبر وهبوبها يسبب تساقط أشجار النخيل والثريا هي مجموعة من النجوم تغيب يوم ٢٨ أبريل لمدة ٤٠ يوما وتدخل في تسابق مع الشمس وأول أيام طلوعها فجر ٧ يونيو أما " الرايحة أو الروايح" فهي رياح تهب على المناطق الجبلية فقط وموسمها غالبا في مطلع شهر أغسطس من جهة الشرق وتستمر لمدة شهرين وتصاحبها سحب بيضاء كبيرة وتتأثر

بها المناطق البرية الداخلية مثل المنطقة الوسطى والعين وتحمل الأتربة من الصحراء إلى السواحل وأحيانا يصاحبها المطر وإذا ضربت في البحر يكون لها تأثير واضح .

جدير بالذكر أن " رياح السهيلي أو العقربي" موسمها يبدأ يوم ١٧ أغسطس بداية تغير المناخ الحار إلى جو لطيف ويظهر معها نجمان من النعش وغالبا تهب من ناحية الجنوب ولا يتأكد التغيير في الجو إلا بعد ٤٠ يوما ولابد أن يهب بعدها رياح الشمال.. مشيرا إلى أن " الأحيمر" هي رياح قوية تؤثر على البحر والبر ويصاحبها أمواج عاتية في البحر وموسمها فترة إنتهاء در التسعين ودخول در المائة بمنتصف نوفمبر وهي فترة لا تناسب الأسفار البحرية وتنتهي بدخول در الثلاثين .

وبشأن " رياح الشمال" قال إبن هندي: " إذا ضرب الشمال دور لك على بندر" ودلالته أن أهل البحر دائما يخافون من قدوم رياح الشمال وهي الرياح الهوجاء التي تأتي من جهة الشمال وتكون باردة في الشتاء وغالبا يسبقها السهيلي " رياح السموم" ومع نهايته يثور البحر ومن علامات الشمال السحاب المتقطع من جهة الشمال الغربي وهي رياح لها تأثير على البحر إذا كانت قوية وتضطر السفن للرسو في البنادر من شدتها وقد كانت قديما تلحق الأضرار بالسفن لشدتها مما يتسبب في إغراق بعضها أو تعطيل سيرها ورحلتها فيضطر

النوخذه إلى البحث عن بندر " مرسى" قريب حتى تهدأ الريح وكانت شدتها تؤدي إلى تلف أدوات الصيد .

أما رياح " شمال الثمانين" فهي أقوى رياح الشمال وترتفع معها الأمواج إلى أعلى حد لها وغالبا ما تهب عند الفجر يسبقها هدوء البحر وموعدها في در الثمانين من ٣ ديسمبر إلى ١٢ فبراير ولها تأثير على البر والبحر وتكون شديدة البرودة في حين " رياح الغربي" تسمى " بارح" وليس لها تأثير على أهل البحر لأنها رياح معتدلة تهب من جهة الغرب ويبدأ موسمها بعد نهاية فصل الشتاء مباشرة أي خلال مارس وأبريل وتكون حارة وجافة وتكون نسناس وهي رياح هادئة تأتي بلطف على البحارة .

ويعرج ابن هندي على الأنواع الأخرى ومنها: " رياح أربعين المريعي" وموسمها من ٢٥ ديسمبر إلى ٣ يناير ويصاحبها انخفاض شديد في درجات الحرارة ويبلغ البرد أشده وتقل الأسماك بالمياه الضحلة وتهاجر الشواطئ القريبة نحو العمق بحثا عن الدفء .

أما " رياح المطلعي" فهي رياح الكوس تؤثر على السواحل الشرقية للدولة وتصل السواحل الغربية قادمة من البر وعادة تكون معتدلة الحرارة والرطوبة أي أنها تلطف الأحوال الجوية بصفة عامة وإذا كانت قوية فإنها تؤدي إلى هطول أمطار خاصة على المناطق الجبلية.

و" رياح اليولات" وهي رياح يتغير إتجاهها من حين إلى آخر في وقت قصير نسبيا وهي تهب غالبا في النصف الثاني من شهر أبريل على جنوب الخليج وتكون مصحوبة بالأمطار.

وبالنسبة لـ" رياح لكيذب" هي رياح موسمها أول الشتاء وتسمى لكيذب وهي رياح قوية موسمها أول الشتاء يسبقها هدوء تام وتظهر سحب رعدية مسببة أمطارا غزيرة مفاجئة لكنها بعد ذلك تستمر فترة طويلة نسبيا .

ويضيف بن هندي: " أما " رياح الشمال والسهيلي" فهي رياح شتوية باردة معروفة لدى سكان المنطقة وغالبا ما يسبق رياح الشمال هبوب رياح السهيلي ويقال عنها " رياح السموم" وتستمر من ثلاثة إلى أربعة أيام وعند نهاية رياح السهيلي تهب رياح نشطة ويثور البحر وتستمر من أربعة أيام إلى أسبوع أحيانا يتبعها هبوب رياح شمالية أخرى لتمتد لفترة أطول من أسبوع وعادة يشهد فصل الشتاء في الإمارات هبوب رياح شمالية غربية حيث أغلب الرياح التي تهب على المنطقة يكون مصدرها الغرب وقد تكون رياح الغربي هي أكثر أنواع الرياح هبوبا على مدار العام .

وذكر أن السهيلي " نسبة إلى نجم سهيل" كما أنها هي رياح المطلعي أو الكوس وتستمر لفترات قصيرة يعقبها عادة سقوط الأمطار.

ومن الأنواع الأخرى التي جاء على ذكرها: " رياح نسيم البر" تهب عادة وقت الفجر وفي الصباح الباكر ولا تؤثر كثيرا على الأحوال الجوية ويمكن تسميتها البري أو نسيم البر السهيلي والتي تأتي من جهة البر ويكون البحر على إثرها دوجة " هادئ" .. و " رياح المزر" وقد سميت بهذا الاسم لأنها تساعد على جمع السحب في المنطقة التي تهب عليها مما يسهل ويعجل من سقوط الأمطار وعادة يفرح بها أهل البر لأن تجمعها في منطقة معينة يسبب سقوط الأمطار على هذه المنطقة وليس لها تأثير كبير على أهل البحر.

وفيما يتعلق بالأنواع الأخرى من الرياح يذكر بن هندي: " اليولات" وتسمى الغيوب نسبة لغيوب الثريا وهي رياح متغيرة الاتجاه في فترة قصيرة نسبيا وتسبق غيوب الثريا بحوالي عشرة أيام وبالتحديد من ١٨ - ٢٨ ابريل وغالبا ما تكون أيامها ممطرة ودائما تصاحبها عاصفة قوية مما يجعل لها تأثير كبير على أهل البحر بينما لا تؤثر على أهل البر .

ويبين بن هندي أن كثيرا من الألفاظ المحلية ارتبطت بالرياح ودرج استعمالها عند أهل البحر والبر على حد سواء مثل: " خواهر" وتعني ركود الهواء وسكونه ويقال خواهر أي أن الهواء راكد وتستخدم أحيانا في وصف البحر أي أن البحر هادئ ويذكر أن لفظ " ذعذاع" يعني أن الريح عبارة عن نسيم جميل لا يحدث أمواجا في البحر ولا أذى في البر

ويكون منعشا وينوه إلى أن لفظ " الريح" يطلق على الهواء القوي أما الهواء الخفيف " أي النسيم" فيطلق عليه لفظ هواء.

ويضيف أن " السوايب أو السايبة" هي الرياح التي تشتد وتخف ولا تستمر على حالة أو سرعة واحدة وتضرب في الثمانين.. مشيرا إلى أن لفظ " ضربة" يطلق على الريح الشديدة التي تهب فجأة بعد ركود أما لفظ " طهف" فيطلق على الريح الشديدة المفاجئة والتي تنتهي بسرعة و" الطوفان" هو عبارة عن أشد الرياح التي تهب على البحارة في عرض البحر و" النسناس" هو الهواء الطيف العذب و" البحري" هو الهواء الذي يهب من جهة البحر و" البري" من جهة البر.

والزمن يمضي وينتقل من حال إلى حال ولا يلتفت جيل اليوم إلى جيل الماضي في زمن لم يكن فيه " مراكز للتنبوء بالأرصاد الجوية" يتلمس منها الناس أخبار الطقس وإتجاه الرياح ولم يكن هناك شيء أكثر من معرفة مواقع النجوم لتحديد حركة الرياح ودخول ومواسم العواصف .

مصطلحات بحرية عامة

١ ـ باذور: الباذور عبارة عن نتوءات صغيرة حادة كالأمواس، تتكون على الصخور التي في قاع البحر سواء كان ذلك على السواحل الصخرية أو في المغاصات ، وكثيرا ماتسبب تلك البواذير جروحا في أصابع الغائثين ، ويستخدم الغائصون أكياسا صغيرة بقدر الأصابع تصنع من جلود البقر ، وهذه الأكياس تسمى خبط

٢ ـ بطين: ويقال أيضا بطن والبطن هو جنوب كل لسان من البر داخل في البحر بالنسبة للخليج . وشمال كل لسان هو ظهر ، فاللسان له بطن وظهر ، ويتكون اللسان من تراكم الرمال على الرأس الممتد من البر داخل البحر وتحمل الرياح الشمالية هذه الرمال عند هبوبها فتتكون تكل الرؤوس.

٣ ـ بقرة: والبقر قطع من الصخور يكون عليها الماء ضحلا وغالبا ما تكون في الأرض الطينية

٤ ـ بيمة :والبيمة صخرة كروية ملتصقة بالأرض الصخرية ، سطحها ملئ بالمرتفعات الزخرفية ويكون لونها أصفر مشوبا بالبياض . والبيمة مسامية التكوين وتوجد في القاع الذي فيه المحار ووجودها دليل على وجود المحار .

٥ ـ تلسانة: رمال تتكون أمام الرؤوس البرية الداخلة في البحر ، وتكون ضحلة عادة ويكون التيار عليها قويا . والتلسانة مشتقة من لسان البر في البحر .

٦ ـ ثبر: الثبر جزر البحر.

٧ ـ جال: وتنطق (يال) بقلب الجيم ياء ، كما هو شائع في لهجة الكويت ، والجال هو الحد الفاصل الذي يفصل بين الماء واليابسة.

٨ ـ جرشي: وتنطق (يرشي) بقلب الجيم ياء كا هو شائع في لهجة الكويت ، ولفظ اليرش يطلق على الأرض في قاع البحر ، إذا كان سطحها مكونا من صخيرات بيضاء بحجم الفستق أو أصغر

٩ ـ جير: أنابيب صخرية صغيرة بطول سنتيميتر تقريبا ، حادة الأطراف ، وكثيرا ما تجرح أرجل الغواصين الذين يمشون عليها في أثناء الجزر
كما إن إصابة قاع القدم بالجروح من جراء هذه الصخور في قاع البحر تسمى جيرا أيضا ، وتترك قطعا صغيرة من تحطمها داخل الجرح مما يسبب تقيحا في الرجل المصابة في بغض الأحيان.

١٠ ـ حاز: صخور حادة في قاع البحر من الممكن أن تقطع حبل المرساة.

١١ ـ حالة: الحالة كالحد إلا أن الحد مستطيل، والحالة بيضوية الشكل ، وتنشأ الحالة من الرمال التي تقذفها الأمواج على الاماكن الضحلة سواء في عرض البحر أم بقرب الساحل ، ولا يعلو الحالة الماء إلا في المد القوي.

١٢ ـ حداب: الحداب مصطلح يطلقه الغواصون على الأرض المستوية التي لاكهوف فيها ولا شقوق، ويغطيها رمل خفيف.

١٣ ـ حد: رمال ممتدة ينحسر عنها الماء أحيانا ، وغالبا ما تكون امتدادا لألسنة البر الداخلة في البحر وهي التي تسمى بالرؤوس أيضا عند أهل الخليج.

١٤ ـ حردوب: وهي الأرض غير المستوية في قاع البحر وتكثر فيها الارتفاعات والانخفاضات وتكون هذه التعرجات من الصخور.

١٥ ـ حصو: إذا كان قاع البحر خليطا من الحصى والرمال سمي حصوا ، كما يطلق مصطلح حصو أيضا على فتات الصخور البيضاء الصغيرة التي تنشب في ((البلد)) (المسبار) إذا ألقى في الماء لمعرفة عمقه.

١٦ ـ حظار: سلسلة من الصخور القاسية تمتد أحيانا من الساحل داخلة في البحر إلى مسافات قد تزيد على أربعة كيلومترات أو أكثر وتتحاشاها السفن تتقي بها من الموج كالميناء فتقف بالقرب منها إذا كان الماء عميقا.

١٧ ـ حمل: زيادة في مياه المد وكذلك زيادة في الجزر ويحدث مرتين في الشهر القمري إحداهما في أول الشهر والأخرى في منتصفه.

١٨ ـ حم: ارتفاع الغبار من ناحية الشمال ويرى كأنه دخان. وهذا يدل على هبوب رياح شمالية قوية.

١٩ ـ خارت: خارت المايه رجعت، ومعنى التعبير: ابتداء الجزر قبل اتمام المد ويحدث ذلك في الاربيعين من الشهر القمري حينما يعود التيار قبل إتمام مده.

٢٠ ـ خريب: أصلها خرائب ، والمفرد خرابة، وهي الأرض الجافة التي ليس بها نبات وبها صخور صغيرة ناتئة من الأرض ويوجد بها أحيانا بعض الكهوف الصغيرة وهي غير صالحة لحياة المحار.

٢١ ـ خريس: ماء البحر الذي لا يتصل به البحر إلا في الأيام التي يكون فيها المد عاليا ، والخريس تكون المياه فيه آسنة،

وقاعه متعفنة من ركود الماء فيه.

٢٢ ـ خنيلت الماية: أي أن التيار بدأ يغير اتجاهه من مد إلى جزر أو بالعكس ، وفي هذه الحالة لا يكون للتيار اتجاه معين ، ولهذا فأن السفينة أيضا لايكون لها اتجاه أمام مرساتها ، وهذه الحالة لاتدوم أكثر من عشر دقائق ثم يستمر التيار في اتجاهه العادي.

٢٣ ـ خور :لسان من البحر داخل في البر يشبه النهر.

٢٤ ـ خورة :والخورة عبارة عن انخفاض مستدير بقرب الساحل ويكون أعمق مما حوله وغالبا ما يكون له مدخل ، وفي أثناء الجزر تنحسر المياه حوله وتبقى السفن الصغيرة بداخله ولا تخرج إلا في أثناء المد .

٢٥ ـ دردور :الدردور تيار يحدثه المدد أو الجزر حين يمر الماء في مضيق إما بين جبلين أو بين جزيرتين ، أو مجرى مائي عميق يمر في أرض ضحلة أو قرب لسان في البر داخل في البحر .

٢٦ ـ دك :مصطلح يطلق على قاع البحر إذا كان صخريا وعليه ما يشبه الحصى من الرمل أو الطين .
٢٧ ـ دلخ :كدورة الماء بسبب ما يثيره التيار من قاع البحر .

٢٨ ـ دنده :الأمواج العالية التي تتكسر على الساحل وفيها خطورة على القارب وعلى من يسبح بقرب الساحل ,
٢٩ ـ دوحة :والجمع دوح . والدوحة منخفض بين لسانين من البر داخلين في البحر وتمثل شبه نصف دائرة أو ربع دائرة .

٣٠ ـ راش :الرذاذ الذي يتطاير في البحر عندما تهوي السفينة بمقدمتها على الماء بثأثير الموجة العالية ويتساقط الرذاذ على سطح السفينة ، وتكون قطرات الراش أكبر من الكاثح .

٣١ ـ رداغي :الأرض الطينية بقاع البحر والتي تكون طينتها كالعجين .

٣٢ ـ ركسه :منخفض عميق أكثر مما حوله من الأرض ، وقد تكون عمق هذا المنخفض ثماني عشرة قامة أو أكثر بينما لا يتجأوز عمق الأرض التي تحيط بهذا المنخفض ثماني قامات ، ويكون هذا المنخفض مستدير الشكل أو مستطيلا أو غير ذلك ، وقد تكون مساحته كبيرة تسير فيا السفن الشراعية لمدة ساعة أو نصف ساعة أو أقل .

٣٣ ـ رمل :يطلق على قاع البحر إذا كانت أرضه رملية .
٣٤ ـ سافل: (سافل وعالي) هما مصطلحان يطلقان بالنسبة لموقع السفن جنوب بعضها البعض وذلك بالنسبة لاتجاه مهب الريح فالأقرب إلى مهب الريح يسمى (عالى) والأبعد يسمى

(سافل) فكل سفينة تقع في جنوب الخليج توصف بأنها (سافل) بالنسبة للسفن التي تقع في شمال الخليج ، ويطلق على السفن التي تقع في الشمال بالنسبة لتلك السفن التي الجنوب مصطلح (عالى) ، والسفن التي تقع جنوب غيرها تسمى (سافل) والأخرى تسمى (عالى) وذلك تبعا لاتجاه مهب الريح .

٣٥ ـ سفسافة :ركود البحر مع وجود نسيم يترك عقدا صغيرة على سطح الماء .

٣٦ ـ سهد البحر :أصبح سطح البحر كالمرآة لاتتحرك مياهه لعدم وجود أي نسمة ريح ، السهد الشئ الحسن .

٣٧ ـ سوله :الرمل الأسود الخشن .

٣٨ ـ شق :عبارة عن شق مستطيل يكون في الأراضي الصخرية بقاع البحر وتختلف فتحات الشق وكذلك عمقة وقد يمتد طوله بما يزيد على ثلاثين مترا وقد يكون مستقيما أومتعرجا .

٣٩ ـ شوعه :يقال الماية شوعه إذا زاد المد في أول الشهر القمري أو منتصفه عن حده المعتاد ويحدث هذا عندما تكون الرياح شديدة واتجاهاها مع اتجاه التيار .

٤٠ ـ صافي :صفو . الماء صاف أو صفو ، أي أنه خال من الطين والكدورة فيصبح كالزجاجة الشفافة ويكون في الإمكان رؤية قاع البحر على عمق ست قامات تقريبا ، وفي المياه الضحلة التي لايزيد عمقها عن أربع قامات يمكن رؤية المحار من على ظهر السفينة أو بواسطة جامات المنور ويحدث ذلك كثيرا بقرب السواحل القريبة من الكويت .

٤١ ـ صهيه :الاصهية هي حالة ركود البحر مع شدة حرارة الشمس وقت سكون الريح .

٤٢ ـ طبابات :منحدرات ومرتفعات بعضها قريب من بعض وهي بصفة الأرض غير المستوية .

٤٣ ـ طحلة :قلة من الصخر عليها الماء ضحل وكدر .

٤٤ ـ طفحت الماية :بلغ المد أعلاه .

٤٥ ـ طوار :والجمع طوارات ، والطوارات كهوف في قاع البحر تصل إلى ارتفاع متر في بعض الأحيان ويكون ذلك في بعض المغاصات .

٤٦ ـ طين :يطلق على قاع البحر إذا كانت أرضه طينية رخوة ينغرز فيها المسبار (البلد).

٤٧ ـ ظهر :شمال كل لسان من البر داخل في البحر يسمى ظهر .

٤٨ ـ عاف :العاف ماء بارد جدا يكون في بعض الأحيان بارتفاع قامة فوق قاع البحر ، ويكون ما فوقه معتدل الحرارة ، ولايوجد العاف إلا في الأعماق التي تزيد على ست قامات. وتنخفض درجة الحرارة لهذا الماء كلما كان البحر عميقا ، ففي حوالي عمق اثنتي عشرة قامة تشتد برودته .

٤٩ ـ عايه :صوت الأمواج ينكسر على الصخور .

٥٠ ـ عدان :ساحل البحر من الكويت إلى القطيف .

٥١ ـ عريش :والجمع عرشان ، والعريش صخرة مرجانية هشه تشبه المظلة وفي حجمها تقريبا أو أصغر ولونها بني وقد يتكون من العريش مساحة كبيرة متعددة العرشان .

٥٢ ـ عيك :ضحالة في مياه البحر مكونة من صخور مغطاة بالطين وتكون قريبة من السواحل أو الخيران .

٥٣ ـ غالة :الموضع العميق نسبيا الذي تحيط به مياه ضحلة ، ولا تزيد مساحة الغالة عن خمسين مترا تقريبا .

٥٤ ـ غبة: البحر العميق الذي لا يستطيع صاحب السفينة معرفة عمقه كالمحيطات .

٥٥ ـ غتمة :الموجة التي لا تكش أي لا تتكسر وليس لها زبد، وتظل مرتفعة خلال جريانها .

٥٦ ـ غزر :البحر العميق الذي لا يخشي منه خطر على السفينة .

٥٧ ـ فساد :نقص في مياه المد ومياه الجزر ويحدث مرتين في الشهر القمري ، من اليوم السادس حتي اليوم العاشر ، ومن اليوم الحادي والعشرين حتى اليوم الخامس والعشرين .

٥٨ ـ فشت :صخور مرجانية هشة ، يكون عليها الماء ضحلا , وتكمن الخطورة في صلابة القاع الذي نبتت عليه هذه الصخور المرجانية ، وكثيرا ما تمتد إلى ساحات كبيرة عرضا وطولا ويكثر وجودها حول الجزر في الخليج .

٥٩ ـ فلس :صخرة صغيرة من صخور قاع البحر لونها أبيض يميل إلى الصفوة ، ترتفع عن القاع حوالي ثمانية سنتيمترات وقاعدتها أسطوانية ، ورأسها الأعلى كلمظلة ، إلا أن انحناءها إلى أعلى .

٦٠ ـ فنوق :صخور متفرقة في البحر يغطيها ماء قليل .

٦١ ـ قحة :والجمع قحيح ، القحة أرض صلبة يكون الماء عليها ضحلا ، ويختلف شكل صخور القحة عن شكل صخور القطعة ، لأن سطح القحة يكون مسطحا وليس عليه نتوءات كبيرة كما أن القحة لا تكون إلا قرب الساحل ومتصلة به أحيانا .

٦٢ ـ قراح :آخر ما يصل إليه الجزر وينحسر الماء عن جزء كبير من الساحل .

٦٣ ـ قصار :والجمع قصاصير ، والقصار صخرة كبيرة في قاع البحر قد يبلغ ارتفاعها حوالي ثلاثة أمتار أو أكثر ، مخروطية الشكل قاعدتها كبيرة وهي تشبه القمع المقلوب ورأسها الأعلى حاد وعليها الماء ضحل ، وإذا كثرت هذه القصاصير وتقاربت سميت قطعة وهذه القصاصير تشكل خطورة على السفن .

٦٤ ـ قصور :راجع فساد ، يطلق عليها أحمد بن ماجد ، لفظ تقاصير .

٦٥ ـ قطعة :صخور في قاع البحر ليس عليها من الماء ما يكفي لمرور السفن من فوقها ، وقد لا يكون عليها من الماء

إلا بمقدار قامة أو أقل من القامة ، وأحيانا تكون هذه الصخور ظاهرة للعين في أثناء الجزر ، وفي الغالب يكون الماء حولها عميقا ، وقد تتخذها سفن الغوص ميناء لها في أثناء الرياح الشديدة .

٦٦ ـ قوع :مصطلح يطلق على كل سائل أوشك على الانتهاء وكاد يبين قاع الإناء الذي يحتوي على السائل ، وسمي كذلك نسبة إلى قاع الإناء الذي بدا للعين .

٦٧ ـ قوع :يطلق على قاع البحر إذا كان صخريا .

٦٨ ـ كثح :والكاثح هو رذاذ الماء الذي يتطاير في مقدمة السفينة عندما تضرب مقدمتها الأمواج ، وعندما يرتفع الرذاذ تجرفه الريح على سطح السفينة .

٦٩ ـ كسرت الموجه :يقال ذلك في وصف حالة الموج إذا فسدت الموجة وتحولت إلى زبد أبيض وتتكس الموجة على الأماكن الضحلة كالصخور والساحل وغير ذلك ، كما تتكسر أيضا عند نهايتها في المياه العميقة .

٧٠ ـ كش :كشت الموجة ، انكسرت وأخرجت زبدها محدثة بذلك صوتا ناتجا عن اصطدامها لالأماكن الضحلة ، وكذلك بعرض البحر .

٧١ ـ كعب :والجمع كعابه وتنطق جعب ، وهو نوع من الحجارة تشبه الكعب وتكثر في المغاص الجيد .

٧٢ ـ كيل: والكيل نهاية المد ، ويقال كال أي أن المد بلغ منتهاه .

٧٣ ـ لحف :كالقف ، وهو المرتفع الصغير ، ولا يزد ارتفاع ما شاهدته منه على المتر ، وهو نتيجة انخفاض في جزء من الأرض في قاع البحر ويشبه المغارة الصغيرة .

٧٤ ـ ماشية :الماشية هو تجمع الرمال عند ألسنة البر الداخلة في البحر فتزيد هذه الألسنة امتدادا داخل البر وقد ينحسر عن بعضها الماء في أثناء الجزر .

٧٥ ـ مايه: يطلق على التيار في الساحل ، فيقال المايه سجي أى مد ، والمايه ثبر إذا كانت جزرا .

٧٦ ـ متنافسات :متفرقات ويقال جزر متنافسات أي متفرقات .

٧٧ ـ مجفرة :والمجفرة جحر في الصخر تألفه الأسماك التي لا يزيد طولها عن سبعين سم ، وقد تكون بعيدة المدى داخل الصخر ، وكثيرا ما يستخرج البحار هذه الأسماك بواسطة عصا يربط برأسها صنارة كبيرة يدخلها البحار داخل هذا

الجحر فيصيد بها الأسماك التي قد تكون بداخلها ، وتستعمل هذه الطريقة السفن الصغيرة التي لا يتجأوز بحارتها خمسة ولا يزيدون عن عشرة ، وهذه السفن تمارس الغوص قرب السواحل ، وتلجأ إلى الساحل في أثناء الليل .

٧٨ ـ مدت :مدت المياة أي ابتدأ التيار بالمد (السجي) .

٧٩ ـ مسهب :أرض في قاع البحر صخرية مستوية ليس بها أي نتوءات ولا حفر ، ولذا قلما تمسك بها المرساة .

٨٠ ـ معلية :إذا اتجه تيار مياه الخليج إلى الشمال يقال الماية معلية ، ويعتبر اتجاه المياه إلى الشمال مدا في وسط الخليج ، أما في الساحل الغربي فيختلغ المد والجزر .

٨١ ـ ميأور: الميارور يكون عمق الماء فيه على بعد متر من الساحل حوالي قامة ، أي أن العمق مجأور للساحل ,

٨٢ ـ ناصوب :الناصوب صخرة ترتفع أربعين سنتيمترا على الأكثر ، مخروطية الشكل ، قاعدتها عريضة وأعلاها حاد وغالبا ما تكون في الأماكن التي فيها محار ، والمغاص الذي فيه الناصوب مغاص جيد ولون الناصوب كستنائي ثم يبيض بعد عدة أيام من إخراجه من البحر .

٨٣ ـ نجوة :والنجوة تل مرتفع في قاع البحر يكون ما حوله أوطأ منه وتكون مساحة هذا المرتفع واسعة .
٨٤ ـ نخشرة :منطقة في قاع البحر صخرية بها حفر وحواش حادة ولا ينبت عليها أى نبات .

٨٥ ـ النزو :مايراه البحارة في عرض البحر أحيانا من سفن أو جبال أو جزر ثم يختفي بعد بضع دقائق كالسراب وذلك أن طبقات الهواء عند اختلاف درجة حرارتها تعكس صور المرئيات وهي على بعد شاسع فيخيل للرائي أنها قريبة منه حيث يراها بوضوح تام .

٨٦ ـ نقعة :والجمع نقع ، وهي إما أن تكون طبيعية أو مصنوعة ، فالطبيعية تتكون من الرمال التي يتكون منها شبه دائرة ولها فتحة هي مدخل النقعة ويكون الماء بداخلها عميقا أم الصناعية فتبنى حوائطها من الصخور دون ملاط وتستعمل لحماية السفن الصغيرة والمتوسطة من شدة الرياح والأمواج .

٨٧ ـ نقوح :علامات في البحر يتغير لون البحر عليها وقد يكون عليها الماء ضحلا .

٨٨ ـ هير :والجمع هيرات ، والهير هو الموضع الذي يوجد به المحار والهيرات كثير ولكل هير اسم خاص معروف به .

٨٩ ـ هيور :الزبد وحركة الماء المضربة الذي تحدثه السفينة في مؤخرتها في أثناء سيرها وهو أثر السفينة على الماء ,

٩٠- يرول:صخور بحجم الجوز أو أصغر أو أكبر تكون منتشرة على القاع ، ويحتمل أن يكون أصلها جرول .

٩١ـ تسكام: أو تسقام، أو تسجام وهو المال الذي يدفعه نوخذا الغوص للبحارة أو الذين يذهبون معه.. وهذا المال يأخذه البحارة قبل دخول الغوص، ومباشرة العمل.
فمثلا إذا اتفق الغواص أو البحار مع النوخذا على الذهاب معا للغوص، وقبل بدء الرحلة، يذهب هذا الغواص أو البحار فيقول: ''سكمني'' وهو المبلغ الذي يأخذه الغواص قبل الرحلة للاستعانة به لشراء المواد المنزلية وحاجات الاسرة وقد يذهب النوخذا إلى أحد التجار أو الممول ويأخذ مبلغاً من المال ''يتوخذ'' وهو المال الذي يأخذه النوخذا نظير أن يسدده بعد ذلك من القماش.. أي اللؤلؤ الذي يصاد في الموسك. وفي ذلك قال الشاعر:

ان جان متوخذ على قماش ما ينفعك جو المصاغير

وتعني إذا كان أخذت المال نظير اللؤلؤ، وهو القماش ما ينفع إن تقدم (الجو) وهي نوع من اللؤلؤ الصغير الحجم فهي لا تساوي شيئا. فبعد رجوع سفن الغوص يتم توزيع الحاصلة والارباح بين البحارة والنوخذا والتاجر الذي مول السفينة للغوص.

٩٢ـ رظيف: وتلفظ "رظيف" بكسر الراء وسكون الظاء ثم كسر الياء وفاء ساكنة.. وفي الأصل رديف من الفصحى والرظيف الصبي صغير السن الذي قد يكون أكبر بقليل من التباب.. ويقوم الرظيف بمساعدة السيب في عمله، والسيب تقع عليه مهمة سحب حبل "اليدا" المربوط على جسم الغواص.. وعند وصول الغواص إلى العمق، يظل السيب ممسكاً بحبل اليدا، وإذا "نبر" الغواص أي حرك الحبل يقوم السيب بسحبه، والرظيف يقف إلى جانب السيب ويساعده في أداء عمله هذا، وقد يحصل الرظيف على نصف حصة السيب.. أو احيانا يسمح له بالقيام بالبحث بين المحار المفلوق، ويجمع ما يمكنه من الخشرة أو اللؤلؤ الصغير "سحتيت" لبيعه عند عودته.

٩٣ـ بوية: البوية هي علامة في البحر، يستدل من خلالها على الاماكن والمواقع البحرية، وقد تكون من الفلين الذي يطفو على الماء، وكان السماميك يضعون علامات على اماكن الصيد (الهيرات) وهي البوية التي تطفو على البحر، فإذا رجعوا إلى المكان لسحب القراقير أو الدوابية يستطيعون الوصول اليها ومعرفة موضعها من خلال هذه العلامة البارزة على سطح الماء

وتستعمل (البوهة) وهي من الفلين الابيض كعلامة، وتجمع على بوه.)

٩٤ـ بيطة: هو نوع من الحبال السميكة الذي يستخدم في

السفن، وتشد به عندما تتوقف في المرسى حيث تكون البيطة شدة حبال، وتسمى (عماد) وقد يطلقون عليها (عتاد). وكانوا عندما يتوقفون في المراسي أو الموانئ يستخدمون حبال البيطة حتى لا تتحرك السفينة ويجرفها تيار البحر بعيدا.

٩٥- سيف: السيف هو شاطئ البحر ”سيف البحر“ وهي الأرض الرملية المحاذية لمياه البحر أو التي تصلها المياه، فهي ”“”سيفة“ وورد في الفصحى السيف ساحل البحر، والجمع اسياف.. ويتميز سيف البحر بأنه يحتوي على طين ناعم لدن، وهو من أفضل الأماكن لرياضة المشي. وعندما تمتد مياه البحر إلى السيف ثم تتراجع إلى الوراء في ”مد وجزر“ أو حركة الموج يصبح المكان الذي يتطرف على امتداد البحر طينه ناعم، فهذا هو السيف.

٩٦- بعو: البعوُ هو القواقع البحرية التي تنتشر على طول ساحل البحر ومفردها ”بعوه“، وهي المادة الكلسية التي يرميها البحر على الساحل بعد أن يموت الكائن الحي الذي يوجد بداخلها.. وكان الاطفال أو الصغار يجمعون المحار أو البعوُ من ساحل البحر، ويلعبون به حيث تعتبر من العابهم.

٩٧-ماية: الماية أي ماء البحر، ويقولون مثلا ”الماية اليوم خب“ أي مرتفعة الامواج شديدة نتيجة لهبوب رياح في البحر أو يقولون ”الماية اليوم خواهر“ أي هادئة أو ساكنة،

وبين كلمة "خب وخواهر" فرق حيث إن الكلمة الأولى كما سيأتي ذكرها بعد ذلك تعني كما ذكرنا الشدة وخواهر الهدوء والسكون.. ومياه البحر ترتفع وتتحول إلى أمواج عاتية في حالة هبوب الرياح والتي تسبب ارتفاع الامواج وزيادة منسوب البحر.

٩٨ـ يمة: من "اليم" الماء، أو ماء البحر، وإذا تسربت مياه البحر في "خن" السفينة أي بداخلها تسمى هذه المياه "يمة" وهي من الفصحى "اليم" الماء. وإذا رأوا المياه قد تسربت يقومون على الفور ب "نزحها".. حتى لا تزيد ويؤدي ذلك إلى غرق السفينة. إذ "تنزح" أي ترمي المياه بوساطة أداة تملأ بالماء أو بوساطة "نزاحة" محرك يدوي موصول بانبوب أو "بيب."

٩٩ـ شبو: الشبو هو ما يرميه البحر من اعشاب وطحالب بحرية خضراء تتجمع على الساحل، وقد تجمع الشبو ويستخدم ك "طعم" أو طعام للاسماك عند الصيد.

١٠٠ـ طابج: إذا رست السفينة بجانب رصيف الميناء أو بجانب أاية سفينة أخرى.

١٠١ـ قفال: نهايه موسم الغوص وعودة سفن الغوص.

١٠٢ـ لاحم: إذا جزر البحر وثبتت السفينة على الأرض قيل لحمت، قال القايل :
ما ينفع اللاحم بو في الريس   رجواك ي المحمل صعيبي.

١٠٣ـ خزرت: إذا أنزلت السفينة الدقل.

١٠٤ـ دشة: سفر السفينة،،يقال دشت السفينة اي سافرت السفينة.

١٠٥ـ دعم: صدم، إذا اصطدمت سفينة بسفينة اخرى أو بصخره في البحر.

١٠٦ـ رشت المايه: اي بدأ المد بعد انتهاء الجزر.

١٠٧ـ بندر: ملجأ السفن عن الرياح سواء كان ميناء أو ماشابه.

١٠٨ـ باع: وحدة قياس أعماق البحر وطوله ستة اقدام.

١٠٩ـ تارس: يقال الهواء تارس أي شديد نوعآ ما.

١١٠ـ دوار: دأورت السفينة إذا غيرت الرياح أو التيارات موقعها وهي راسية.
١١١ـ دق: يقال دقت السفينة إذا كان الماء ضحلآ مع وجود

أمواج وأخد أسفلها يلامس القاع.

١١٢ـ سجي: مد البحر إلى اليابسة.

١١٣ـ خور: إذا جزر البحر.

١١٤ـ السردال: أمير البحر.

١١٥ـ الخطفة: رفع الشراع للسفر.

١١٦ـ الحمل: مد البحر العالي.

١١٧ـ سانه: المياه القوية المد .

١١٨ـ تبة: بمعني غوص – النزول تحت الماء.

١١٩ـ المثلوثة: أول أيام الغوص ، وتعني الغوص ست مرات والراحة اثنتي عشرة مرة .

١٢٠ـ خانجية الغوص: إذا اشتد الحر حيث يغوص الفرد ثماني عشرة مرة ويرتاح ستا ويقول اذكر الله: إذا بلغ تسعاً .

١٢١ـ القحمة: إذا انتهى الغيص وهي العاشرة اي كل عشرة

غوصات في قاع البحر.

١٢٢ـ الخراب: الحبل .

١٢٣ـ بروة: براءة ذمة .

١٢٤ـ يضمه: يوظفه عنده .

١٢٥ـ فصل: المبلغ المطلوب مع الغيص أو السيب.

١٢٦ـ سركال: الرجال المحيطون بالنوخذة ، وهو مأخوذ من الدائرة بالانكليزية لأنهم يحيطون به على شكل دائرة فسموا سركالية.

١٢٧ـ قلاف: نجار السفن وصانعها.

١٢٨ـ الياملوه: مكان خاص للنوخذ ه في السفينة.

١٢٩ـ العمار: حبال.

١٣٠ـ زيله: صحيفة من الحديد لنقل الماء.

١٣١ـ السالفة: الرجل الذي يتلقى شكأوى الغواصين من

نوخذة وبحارة ورأيه يؤخذ به ويرفع إلى الحاكم.

١٣٢ـ الطواش: تاجر اللؤلؤ.

١٣٣ـ يستافي: أي يأخذ شيئا بدلاً من الدين أو السلف الذي على الغيص أو السيب .

١٣٤ـ الصرديان: مكان مخصص للطبخ .

١٣٥ـ الكارين: الحاسب.

١٣٦ـ اليمة: قاع السفينة ، مكان وضع قاعد الدقل.

١٣٧ـ اليواش: تغيير مكان السفينة.

١٣٨ـ التشالة: سفينة نقل صغيرة.

١٣٩ـ عرزالة: تصنع من الخشب وتعلق على أحد جوانب السفينة.

١٤٠ـ برزنا: ظهرنا.

١٤١ـ سمرت: سبحت في البحر.

١٤٢ـ خواهر:اصطلاح بحري يطلق على البحر عندما يكون ساكنا لا أثر للموج فيه.

١٤٣ـ سراية: والجمع سرايات، زوابع وامطار رعدية تبدأ في منتصف أبريل تكون قوية في عرض البحر حيث تنشأ عنها امواج عالية تتعذر معها الرؤية.

١٤٤ـ درية: نوع من الخيوط القطنية تستعمل لصيد السمك، حيث يربط في طرفها شص، وتلقى في الماء بينما يظل الصياد ممسكا بالطرف الآخر، كما تطلق اللفظة على الاسطوانة التي يلف عليها قماش اشرعة السفينة.

١٤٥ـ سنيار: مجموعة من السفن تسير معا متقاربة نوعا ما في رحلة الذهاب والاياب من والى الموانئ التجارية التي تقصدها بهدف الرفقة.

١٤٦ـ دردور: تيار البحر القوي، تكون مياهه على شكل دائرة لولبية.
واللفظة فصيحة، ففي القاموس: الدردور: موضع في البحر يجيش ماؤه ويدور، يخاف فيه الغرق.

١٤٧ـ دواة الدقل هي حفرة في الفلس يركب فيها سيج الدقل.

١٤٨ـ دواة العبد هي حفرة في الفلس يركب فيها خادم الدقل (العبد)

١٤٩ـ السيج هو المشط الذي يكون أسفل الدقل الذي يركب في الدواة التي في الفلس.

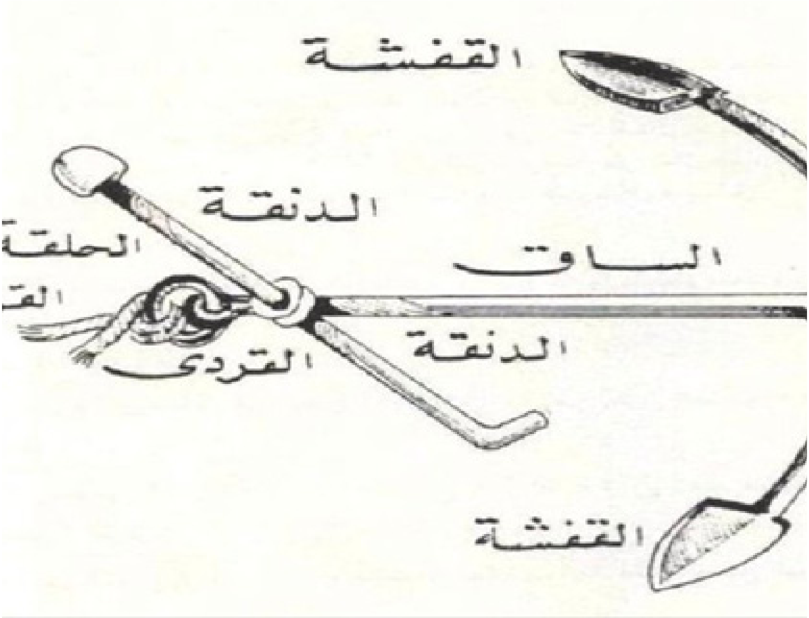
١٥٠ـ الصيري لفظة هندية تعني السلم أو الدرج سواء درج النيم أودرج الكشتيل أودرج الصعود إلى السفينة.

١٥١ـ جودري بساط يصنع من الليف يستخدم قديما كفراش.

بساط يستخدمه البحارة.

درج النيم (الصيري)

النوخذا يصعد على الدرج الجانبي للسفينة (الصيري)



أسماء أجزاء الباورة.

قصص وأحداث البحار المفجعة

يروى أن النوخذا درويش بن عبدالله ود عيم الساكن ولاية الخابورة حلة الحصن كان يسافر عند أهل خور فكان غالبا وفي هذه المرة كان في محمل الجرواني وقاصدين السواحل ولما وصلوا ظفار نزل الجرواني للسلام على السلطان سعيد والنوخذا ود عيم ويزوى المحمل طرحوا أوطي ظفار وباتوا في المحمل وفي تلك الليلة أصابتهم ضربة وهاج البحر وحطم السفينة وغرقت ولا حد يعرف عنهم إلى اليوم خبرا طماهم البحر والقصة معروفة عند أهل الخابورة يتذاكرونها دائما لشناعتها وربما أن تلك السنة هي سنة الطبعة التي عمت الخليج وغرق خلق كثير رحمهم الله تعالى وتكسرت فيها سفن كثيرة على أهل الخليج وعمان والله أعلم.

سمعت والدي علي بن خلفان بن علي القاسمي الساكن الرديدة من الخابورة رحمه الله تعالى يقول: كنت أسافر مع أهل قطر دريول محمل وذات ليلة شاتية شديدة البرد والظلمة إذا طبعت علينا الماشوة فقلت سأغوص لها واعترض علي الجماعة وأصررت على الغوص وارتبطت بحبل وغصت فلما غصت تجمدت من شدة البرد ولم أستطع الحركة ولم أجد الماشوة فسحبتني الجماعة فلما أخرجوني متجمدا من البرد لفوني في برنوص وأشعلوا علي كولة وأنزلوني في الخن

عند حرراة مكينة المحمل حتى تنبهت العمل في البحار في الأسفار على السفن الخشبية شاق جدا فيه من الأهوال الكثر رحمه الله رحمة واسعة وأسكنه فسيح جناته.

ويقول: ذات مرة شارت(علقت) علينا الباورة عندما كنت أسافر عند أهل قطر قال ونزلت غائصا لها كي أقتلعها وفي حال غوصي نزلت على سن الباورة فأصابني سن الباورة في فخذي فشقه ومن شدت النزيف هززت الحبل ثم أغمي علي حال الجر ولكن الجماعة سحبوني وأنقذوني والحمد لله رب العالمين سلمت سلامة.

وكان الوالد رحمه الله رحمة واسعة راجعا من سفر العالي حيث كان يسافر في سفن أهل قطر فجاءه النوخذا عبدالله بن محمد الأنصاري وطلب منه أن يسافر معهم لأنهم كانوا محتاجين درويل فتعذر الوالد وقال أنا توني واصل من سفر وغايب عن أهلي سنين ولكنه ألح عليه وما ترك عنه بد فاستحي منه الوالد وركب معهم دريول وكانوا ذات مرة راجعين من دبي وطارحين أوطي الرديدة وكان الوالد وراشد بن محمد بن جمعة الحامدي عليهم الحراسة تلك الليلة في السفينة لحمايتها وحماية حمولتها وكان الجو صحوا في أول الليل ولما كان نصف الليل نقع عليهم طهف رياح وسيول وهاج البحر وكانت الأمواج عالية تركب من صدر السفينة وتسفح من تفرها وباتوا تلك الليلة في شدة شديدة ينزفون الماء

من خن السفينة بأيدهم بواسطة أبياب لأنهم لما ذهبوا للنزافات وجدوها عطلانة ولما أصبحوا حاول البحارة الذهاب إليهم بواسطة المواشي ولم يستطيعوا ثم حاولوا بواسطة الشاش وكانوا كلما أنزلوا شاشة إلى البحر قذفت بها الأمواج إلى البر وظل حالهم هكذا من الليل إلى عند الظهر حتى هدء البحر وذهبوا إليهم فوجدوهما متعبين تعبا شديدا جدا لأنهم باتوا ليلتهم ويومهم مع التعب دون أكل أوشرب رحمهم الله رحمة واسعة وأسكنهم الفردوس الأعلى فقد عانوا في حياتهم وتحملوا المشاق والغربة في البحار.

وأخبرنا البحار شنين بن محمد بن ضحي الرديني الساكن عباسة من الخابورة: كنا مسافرين في بوم لأهل الكويت ونوخذنا من جزيرة فيلكا في الكويت ومحملين تمر بصري من البصرة للهند وهذاك مسيرنا نبغي الهند وقبل وصولنا بمبي صابتنا ضربة فصارت الماية تغدف في بطن المحمل وانزف لا تنزف وبتنا تلك الليلة في زلزال شر إلى أن سلمنا الله ودخلنا المكسر (خور بمبي) ونزلنا حمولتنا وكان الحمالية الذين ينزلون الحمولة الرجال ونساء من أهل الهند قال ثم رجعنا فاضين دون حمال ولما وصلنا الخبر في السعودية حصلنا نول وحملنا تمر خنيزي لسقطرة من رجل مهري وهذاك النو إلى سقطرة ولما مرينا ظفار حاول التاجر بيع تمره ولكن ما حصل من يشتريه منه وهذاك النو إلى عدن فطلبنا من أحد النواخذة أن يمشي معنا ليدلنا على

سقطرة لكنه تعذر وقال أنا عندي محكمة وما استطيع أرابعكم ولكن بعطيكم المجرى وأعطنا المجرى وقال امشوا على هذا المجرى ستة وثلاثين ساعة وإذا ما وجدتم سقطرة ارجعوا قال ومشينا في الليل إلى قدام الظهر ستة وثلاثين ساعة وما بانت لنا سقطرة فقال النوخذا بنرجع والا وشوي وبان لنا جبل سقطرة وقصدناها ونزلنا بها وباع التاجر حمولته ورجعنا بحمد الله سالمين.

يروي البحار شنين بن محمد بن ضحي الرديني من أهالي عباسة من الخابورة قائلا: إن النوخذا عبدالله بن سعيد الفريسي الساكن الواسط من الخابورة عنده سنبوج وكانوا مسافرين فيه إلى إفريقيا ومن هناك حملوا عبيد لكنهم اكتشفوا وصادر الانجليز السنبوج عنهم وذات يوم كان ابنه النوخذا سالم بن عبدالله بن سعيد الفريسي ييحب (يشور) محمل له عند الواسط وكان ضمن المشورين عبدالله بن محمد العدواني فقال الجماعة علج (علق) طبل فقال النوخذا سالم كيف علج طبل والمحمل على ضربة الماية خاف على محملة لا ينكسر فقال عبدالله بن محمد العدواني:

سالم غدى مينون شروى الياهلي
يهايي عيوني داحره بكثرة غداه
ما بتغانا يو سالـم منـــه الطبل
كلهم تغانوا م اليهب سووا غناه
عند النصارى صاح جلة حيلتي

يومن خذوا السنبوج وشراعه معاه

دلال صـــــــاح ابهم بألفين وجني

وخسارته السنبوج من حسنه وغواه

في سنة من السنين تأتي من خمسة وخمسين إلى ستين سنة تقريبا جاء بوم الحسافي وهو من أهل صحم محملا تمرا بصيريا ولما وصل معادل الرديدة ثارت ضربة فهاج البحر ولما رأى أهل البوم صعوبة السير طرحوا أوطي الرديدة لكن من شدة الضربة وارتفاع الموج صار الموج يغدف من صدر البوم ويسفح من تفره وما أدري هل قطعوا أشطان البوم أم تقطعت بنفسها من شدة الموج فلاث البوم إلى البر وحطمه البحر وغرق التمر وسلم البحارة يقولون: البحر يبى كبد سوداء.

أخبرني سالم بن عبيد بن حماد القطيطي الساكن الخويرات من الخابورة أن سنة من السنين وهو صغير مد مع والده عبيد بن حماد بن خيس القطيطي وعمه خلفان بن حماد بن خميس القطيطي في خشبة ملكهما يقال لها سديرة قال وتوجهنا جنوبا فلما كنا أوطي السويق غاص الغاصة وحصلوا على قماشة كبيرة فقيل لنا هذه ما زينة هذي كشرة لكن أخذنها معنا واتجهنا بها ناحية مطرح فلما وصلنا مطرح طرحنا خشبتنا جنوب بندر مطرح فحصلنا في مطرح جواد بن غلوم أخ خميس بن غلوم وكان صديقا لأبي فعرض عليه

أبي أمر اللؤلؤة فقال له جواد سنذهب للبانيان لتثمينها وقبل ذهابنا للبانيان وجدنا شخصا فقال لنا يوجد هنا تاجر من دبي يبيع ويشري في اللؤلؤ فاختلف والدي وعمي فقال والدي هذا جواد صديقنا وقد وعدناه أن نذهب معا للبانيان فأصر عمي على الذهاب إلى ذلك التاجر فعبرنا إليه في قارب وما كانت لدينا خبرة في أجناس اللؤلؤ وأثمانه فلما وصلنا إلى ذلك التاجر وطلب منا تثمينها ثمنها أبي بألف وخمسمائة روبية ورشو فاعترض عمي على الثمن وخذ وهات في الثمن حتى استقر على ألفين وسبعمائة روبية ورشو فبعناها له وأعطانا الربابي في أكياس من الخيش.

أخبرت أن عبيد بن سعيد بن عبيد الشحي الساكن الرديدة كان يسافر مع أهل العالي (الشمال) من الخليج العربي قال فأصابتهم ضربة شديدة رياح عاتية فشار (علق) الشرع في الدقل وأبى أن ينزل وكان لزاما أن يرقى أحدهم الدقل لقطع حبال الشراع لنزل وإلا فسيقلب السفينة فصعد عبيد وقطع حبال الفرمل الذي فيه الشراع ونخرط بقوة ولقوة اضطراب الفنة بفعل الأمواج زلت يده وسقط على ترك السفينة فتكسرت أضلاعه وزلت فقار ظهره عن مواضعها وعانى كثيرا ولكنه عاش بعد هذه الحادثة زمانا واشتغل في الإمارات زراعا ثم عاد إلى بلده وعاش زمنا إلى أن توفاه الله رحمه الله رحمة واسعة وأسكنه فسيح جناته العمل في البحر على السفن الخشبية شاق جدا.

صفات أهل البحر

١ـ منفتحون على الآخرين واسعوا العلاقات : وذلك بسبب تنقلهم بين البنادر والبلدان والتقائهم بشعوب متعددة من شعوب العالم ومكوثهم في تلك البنادر والبلدان الأيام والأسابيع وربما الأشهر يجعلهم يبنون ويكونون علاقات وصلات بينهم وبين أبناء تلك الشعوب.

٢ـ يحبون المرح والفن والسعادة في حياتهم: وذلك بسبب وجوده في مكان ضيق على سفينة لا تساوي شيئا بالنسبة لذلك البحر أو المحيط الضخم العظيم فيسرون عن أنفسهم بالمرح والفن لتخفيف ضغط المكان.

٣ـ حياتهم مليئة بالتفاؤل والحيوية والإبداع: لا بد أن يكونوا متفائلين لأن البحر المحيط مخيف مرعب فيحاربون الخوف بالتفاؤل والأمل كما يقول الشاعر:

أعلل النفـــس بالآمـــال أرقبها

ما أضيق العيش لولا فسحة الأمل.

٤ـ وهم متدينون يشيع فيهم الالتزام الديني: بسبب ما يحدثه البحر المرعب وتقلباته وهيبته في نفوسهم وخاصة في أيام الخب والضربات فيرون أن لا ملجأ من الله إلا إليه، قال الله تعالى واصفا حال المؤمنين في معركة من المعارك: (إذ جاءوكم من فوقكم ومن أسفل منكم وإذ زاغت الأبصار وبلغت القلوب الحناجر وتظنون بالله الظنونا).

٥ـ أمناء أوفياء: وذلك بسبب تدينهم وحاجة عملهم للأمانة حيث لا يوثق بمن لا أمانة له وذلك وصف غالب فيهم.

٦ـ أقوياء أجسامهم ممشوقة عضلاتهم مفتولة: بسبب عملهم الشاق المتعب الدؤوب ليلا نهارا خلال حلهم وترحالهم ولأن غالب أكلهم وبكثرة الأسماك والرز والتمر وهذه توفر لهم البروتين والفيتامينات والسكريات والكربوهيدرات لبناء عضلاتهم .

٧ـ شجعان فيهم جرأة على ركوب الأخطار: وهذه الصفات لا تحتاج إلى تعليل فلو لم تكن فيهم الشجاعة والجرأة لما ركبوا البحار والمحيطات العميقة المخيفة المرعبة كثيرة الحيتان الضخمة التي أمواجها تحطم الجبال الراسيات فأنى لجبان أن يتجرأ أو تسول له نفسه على مقابلة شجاع فضلا عن مقابلة بطل شجاع فكيف بالتجرؤ على البحر المحيط الذي يحوي الأهوال والعجائب إنها الشجاعة والجرأة لا شك.

٨ـ تقل فيهم اضطرابات الصحة العقلية: بسبب صفاء الهواء المنعش للنفس وزرقة الماء المريحة للروح.

٩ـ وقد تكون أمزجتهم متغيرة: وذلك بسبب تغير حالة البحر من خواهر إلى خب ومن دوجة إلى انطلاق الهواء الذي يحملهم إلى حيث يشاؤون فتسر به نفوسهم بعدما كانت مستاءة.

١٠ـ فيهم سماحة: بسبب يقينهم أن لا شيء دايم لما يرونه من تغير أحوال البحر حيث تجدهم دئما يتمثلون بقولهم: (ما أحد بيشل من

الدنيا شي) وقولهم: (الدنيا من شلها حطها).

١١ـ السخاء: تجدهم يعطون بلا طلب وأكثر مما يطلب منهم.

١٢ـ الصبر: فالصبر صفة قوية فيهم بسبب تعودهم عليه لأن عملهم يقتضي الصبر.

١٣ـ أهل سعة: كان أهل البحر سابقا في الزمن القديم أهل سعة وأحوالهم مستورة وعندهم سعة في المال والرزق لأنهم أهل بحر يكسبون من الأسفار ومن الغوص ومن الصيد وهم أهل زرع أيضا لديهم مزارع وفي نفس الوقت لديهم حيوانات بقر وغنم وحمير وحتى جمال وممن رأينا وسمعنا وأخبرنا عنهم أنهم أهل أبل الوستاد محمد بن صالح الحكماني الساكن الرديدة والوستاد عبيد بن حمدان بن سعيد المسعودي الساكن الرديدة والنوخذا عبدالله بن محمد الأنصاري الساكن الرديدة وسعيد بن راشد بن سعيد السناني الساكن خور الهند وسالم بن سعيد الركيني الساكن خور رسل وسيف بن راشد الهنداسي ود عفراء الساكن خور رسل وغيرهم الكثير لأنها وسيلة نقل وتنقل وأغنياؤهم يتخذونها زينة كما قال الله تعالى: (والأنعام خلقها لكم فيها دفء ومنافع ومنها تأكلون* ولكم فيها جمال حين تريحون وحين تسرحون* وتحمل أثقالكم إلى بلد لم تكونوا باليغيه إلا بشق الأنفس إن ربكم لرؤوف رحيم* والخيل والبغال والحمير لتركبوها وزينة ويخلق ما لا تعلمون).

علاقة أهل البحر في الخليج

فعلاقة أهل البحر في الخليج العربي بساحليه الشرقي والغربي كبيرة وقوية جدا من عدن إلى البصرة وكان بينهم تآخي وتصاهر وزيارات وعلاقات اجتماعية جيدة وكان بينهم تعاون وتآزر وفزعات في جميع المجالات وخاصة في البحار وقد كتب النواخذة في ذلك القصص والأخبار الكثيرة في مذكراتهم التي يسمونها (الروزنامات) وقد ورد هنا في سنن أهل البحر الكثير.

صورة لصياد مفتول العضلات ممشوق القامة قوي البنية مع تقدمه في السن من قرية عباسة من الخابورة.

ملابس أهل البحر

ملابس أهل البحر وهندامهم تختلف باختلاف الأحوال حالهم حال غيرهم من الناس في ذلك الزمان فمثلا ملابس المهنة لدى أهل البحر تكون في أيام القيض والحر خفيفة بسيطة مثل الوزار أو السروال القصير والفانيلة ويسمونها كرتة والمصر يغطون به رؤسهم عن الحر وأما في البرد فيلبسون الملابس الثقيلة كالملابس الصوفية والأكوات الثقيلة والكبيرة التي تسمى واركوتات وحتى البشوت الثقيلة.

وملابسهم خارج المهنة مثلا في بيوتهم في أيام القيض والحر هي الملابس الخفية كالإزار والفانيلة والمقصر (القميص) والمصر والكمة وفي أيام الشتاء والبرد الملابس الثقيلة كما ذكرنا ذالك في أسفارهم على ظهور السفن في البحار.

هندامهم وملابسهم في أسواقهم واجتماعاتهم واحتفالاتهم وأعيادهم: يلبسون أحسن ما لديهم من دشاديش ومصار وخناجر ومحازم ويتسلحون ويتشوكون كل حسب طاقته واستطاعته وهواه وما يملك.

وأما ملابس النواخذة فهي لا تختلف عن باقي المجتمع إلا أنها لا شك أن تكون ملابسهم وخناجرهم وسلاحهم أثمن في بعض الأحيان لأنهم أرهى وأغنى.

فاللباس والزينة خلقها الله سبحانه وتعالى لجميع الخلق دون استثناء فمن قدر على شيء منها استعمله ومن رغب في شيء

اختاره قال الله تعالى: (يا بني آدم قد أنزلنا عليكم لباسا يواري سوءاتكم وريشا ولباس التقوى ذلك خير ذلك من آيات الله لعلهم يذكرون) وقال تعالى آمرا عباده بالزينة: (يا بني آدم خذوا زينتكم عند كل مسجد وكلوا واشربوا ولا تسرفوا إنه لا يحب المسرفين).

صورة للنوخذا العماني محمد بن مبارك المخيني ود رويحي وهو يقود السفينة الكويتية في نهر روفيجي في تنزانيا وهو يلبس زيه العماني مرتديا خنجره حاملا عصاه.

هذه صورة لصياد قادم من رحلة صيد يلبس ثوبه العماني ومعتم بمصره ووزاره تحت دشداشته ليس كما يصورونهم ويظهرونهم يرقصون بمجاديفهم ووزتهم فوق دشاديشهم ويسحبون طبولهم الكبيرة الطويلة ويتحركون بحركات إفريقية فما يظهرونه ويطلقون عليه فنا بحريا عمانيا ليس هو كذلك البته وأظن أن التشويه عموما من الإنجليز لتزهيد العرب في البحر وتنفيرهم من ركوبه لكيلا يزاحموا الإنجليز فيه حتى يخلوا البحر لهم أي للإنجليز وتوجد دلائل تاريخية كثيرة في كتب التاريخ على ذلك التشويه ليس هنا مقام بسطها نعم كانت عند أهل البحر فنون وهي نفس الفنون العمانية المعروفة ويرقصون أيضا لكن ليس بالمجاديف وبتلك الصورة وإنما بالسيوف والبنادق والأناشيد الحماسية سنضع صورا من فنونهم في محلها.

سنن أهل البحر

جاء في كتاب سنن النواخذة لحمود بن حمد بن جويد الغيلاني من ص ١٥٣ إلى ص ٢٠١ وقد تصرفت فيه تصرفا بسيطا جدا لا يكاد يذكر

أولا: نوخذا الحلال (مالك السفينة):

١ـ التزام مالك السفينة بصلاحيتها التامة وخلوها من العيوب وكمال العدة والعدد للسفر.

٢ـ على مالك السفينة عند اختيار النوخذا لقيادة السفينة التأكد من قدرته المتمثلة بصورة خاصة في الاتزان وحسن التصرف وهدوء الطباع والقدرة على القيادة وأن يكون عارفا بمسالك البحار ومجاري السفينة حسن السلوك عادلا في أحاكمه على جميع من في السفينة مالكا لحواسه.

٣ـ يجب على مالك السفينة رجلا ذا خبرة لمساعدة النوخذا وخاصة في الرحلات الطويلة يقدم له المساعدة والنصح والإرشاد في الحالات الصعبة.

٤ـ إذا اتفق تاجر مع صاحب السفينة أو نوخذا على شحنة ما فجب على التاجر أن يبادر بشحن البضاعة في السفينة في المدة المتفق عليها من تاريخ بدء الشحن أو بعد فراغ السفينة

من تنزيل حمولتها السابقة واستعدادها للشحن فإذا مضت المدة المتفق عليها ولم يتم الشحن فعلى التاجر تعويض السفينة عن التأخير.

٥- وإذا تم عقد اتفاق بين تاجر وصاحب سفينة أو نوخذا في أي ميناء على استئجار سفينة لشحن بضاعة واستعد صاحب السفينة أو النوخذا للشحن ثم انسحب التاجر من الاتفاق فالاتفاق يلزم التاجر ولا يسعه الانسحاب وعليه دفع ما يناسب النوخذا كتعويض له بما يحكم به أهل السنة.

٦- إن باشر النوخذا في شحن السفينة وحصل عجز من التاجر في إكمال الشحنة في المدة المعينة يحق للنوخذا مطالبة التاجر بتسليم النول كاملا.

٧- إذا أخل النوخذا أو صاحب السفينة بمثل ذلك بدون عذر شرعي فيلزم أي منها بتعويض التاجر عن خسارته.

٨- إذا اتفق نوخذا مع تاجر على تحميل مال واستلمه كامل العدد وعند القبض حصل فيه نقص فهو المسؤول عنه وإن تعمد تحميل مال اعتمادا على كلام التاجر أنه كامل وبعد ذلك ظهر أنه ناقص فالنوخذا ملزم بالنقص.

٩-لا يحق للبحارة أن يطالبوا بتقديم حسابهم في أي مكان إلا

بعد وصولهم إلى بلدهم وعند ذلك يحاسبون وكل من ينزل من السفينة بدون إذن النوخذا يعتبر متغيبا.

١٠-إذا أرد البحار النزول في إحدى الموانئ ويدفع ما عليه من مال فلا يسمح له بذلك إذا اعتبر النوخذا أن نزوله سيضر بالسفينة وما عليها من التزامات وعليه إكمال سفره وأما ما يدفع للبحار من مصروفات في أي ميناء فيتم ذلك حسب العادة المتبع.

١١- إذا حاسب صاحب السفينة جميع بحارته وخصم حسابه معهم وأعطى كلا منهم بروة إخلاء طرف وظهر بعد ذلك زيادة أو نقص على صاحب السفينة فالغلط راجع للطرفين ولو مضى على ذلك سنة كاملة.

١٢- على النوخذا المستأجر من قبل مالك السفينة لقيادتها أن يمتثل أوامر صاحب السفينة في تدبيره بما لا يخالف قوانين الإبحار ولا تكون أوامره فيها ضرر على البحارة مع امتثال البحارة للأوامر.

١٣- لا يسمح للنوخذا أن يتصرف بالنقود (مصاريف السفينة وغيرها) بأكثر من سلفيات البحرية ومصاريف السفينة وإذا بقي شيء من المبالغ المصروفة للنوخذا عليه إرجاعها إلى مالك السفينة.

١٤-إذا اتفق تاجر مع وستاد (نجار) للعمل معه لصنع سفينة فلا يحق للصانع الانسحاب أو التخلي عن العمل إلا بالتراضي.

١٥- إذا بيعت السفينة لأجل سعر مغر فللبحارة كامل الأجرة المتفق عليها وعليه إرجاع البحارة إلى وطنهم بسفينة أخرى إلا إذا كان المشتري من نفس البلد فهناك أكثر من وجه:

أـ إذا كان المالك الجديد من نفس البلد وأراد الاحتفاظ بالبحارة للعمل معه ووافق البحارة على ذلك فيتم الاتفاق على مقطاع جديد يبدأ من مكان شراء السفينة حتى العودة.

ب ـ إذا كان المشتري من مدينة أخرى فالمالك الجديد ملزم بإعادة البحارة إلى بلدهم في حال الاتفاق للعمل عنده.

ج ـ في حال رفض بخار أو أكثر العمل مع المالك الجديد فالنوخذا السابق ملزم بإعادتهم إلى موطنهم أكان المالك الحديد من البلد أو من بلد آخر.

تعليق: الأجرة المتفق عليها والمعروفة محليا ب (المقطاع في صور) والقلاطة في ولايات الباطنة فهي واجبة الدفع أما ما تبقى فيما يخص (السهم) المعمول به في ولايات الباطنة فيتم احتساب ذلك وفق ما قام به البحارة من عمل حتى بيع السفينة.

١٦- إذا بيعت السفينة لسبب قهري أو لعدم صلاحيتها فعلى النوخذا إرجاع البحارة إلى أوطانهم فقط وإن بيعت بعد قبض نول السنة فعلى النوخذا أن يحاسبهم عن النول بعد تنزيل مصروف رجوعهم إلى الوطن.

١٧- إذا اتفق النوخذا مع أحد البحارة للعمل معه هذا الموسم ودفع له جزء من الأجرة المتفق عليها لا يخق للبخار الانتقال للعنل لدى نوخذا آخر إلا بشرطين:

أ - موافقة كتابية من النوخذا الأول بالتنازل عن البحار.

ب - على النوخذا الجديد دفع جميع المبالغ التي استلمها البحار ويمكن إضافة مبلغ للنوخذا كترضية.

١٨- إذا رفض النوخذا الأول عن البخار فيلزم ذلك البخار من قبل السنة بالعمل لدى النوخذا الأول طوال المدة المتفق عليها ولا يسمح له بالعمل حتى تنفيذ الجزاء مهما طالت المدة.

١٩- إذا تدخل نوخذا الخلال (مالك السفينة) في أعمال واختصاصات النوخذا (قائد السفينة) وفد يعرض ذلك التدخل السفينة والموجودين على سطحها للخطر على النوخذا قائد السفينة رفض تلك الأوامر والتخلي عن قيادة السفينة عند الوصول لأقرب ميناء والعكس صخيح فإذا شعر مالك السفينة

أن النوخذا قائد السفينة قد يعرضها والركاب للخطر يقوم بإقالته من عمله وتعيين آخر بدلا عنه.

٢٠ـ إذا احتاج نوخذا لا يعرف مسار رحلة ما إلى نوخذا آخر يساعده لاجتياز تلك المرحلة فأجرة هذا النوخذا من مصاريف السفينة إلا إذا اشترط النوخذا غير ذلك فهي على مالك السفينة أو على النوخذا سب الاتفاق.

ثانيا: النوخذا:
يقصد بالنوخذا هنا هو قائد السفينة وربانها، ولذلك فهو المسؤول الأول عن قيادتها واصدار الاوامر فيها، وله كامل الصلاحيات الفنية والإدارية، والقواعد و الآليات الواردة هنا تختص ببيان سلطة وآليات تنظيم العمل التي منحتها القواعد والنظم التي كانت معمولا بها لدى نواخذة السفن في عمان

١ـ النوخذا يجب أن يكون مالكا لحواسه عارفا لفنون الملاحة و لمسالك البحار، حسن السيرة و السلوك.

تعليق: ينص دستور المعلم النوخذا العماني احمد بن ماجد السعدي، فيما يتعلق بالنوخذا من صفات وقدرات أن يكون:

أ: على مستوى أخلاقي رفيع.
ب: أن يحصل على قدر كاف من الفنون الملاحية وعلم الفلك.

ج- ومن الصفات الإنسانية والأخلاقية، يؤكد أحمد بن ماجد أن «طهارة البدن والروح» و «إخلاص النية»، فيقول مخاطبا النواخذة في كتابه" الفوائد» . « ينبغي أنك إذا ركبت البحر تلزم الطهارة فإنك في السفينة ضيف من أضياف الباري عز وجل، فلا تغفل عن ذكره».

٢ـ صاحب السفينة ملزم بتعيين نوخذا معلم ذا خبرة لمساعدة النوخذا ويقوم مقامه عند الضرورة ولا يعفى من ذلك إلا عند عدم وجود مساعد .

٣ـ إذا حصل خلل للسفينة أو أي عارض فجائي يخشى منه الخطر على السفينة والأرواح فعلى النوخذا أن يبذل جهده لإنقاذ السفينة كما على البحارة القيام بواجبهم والامتثال لأوامر النوخذا سواء كانت لإسعاف سفينتهم الخاصة أو غيرها ومن يخالف ذلك يجازي.

٤ـ لا يحق للمقدمي أو البحارة المعارضة فيما اتفق عليه صاحب السفينة و النوخذا على السفر إلى أي جهة كانت.

٥ـ يلتزم المقدمي بعدم مغادرة السفينة إلا بعد أخذ الإذن من النوخذا إن كان حاضرا، أما إذا كان النوخذا غائبا ونزل المقدم من السفينة بدون عذر شرعي فيعتبر مخالفا، وإذا تكررت منه المخالفات المضرة أو عدم قيامه بالواجب المناط به فللنوخذا

الحق في عزله وجعله في عداد البحارة كما أنه يسقط حقه من الزيادة.

٦ـ إذا أحدث البحار مخالفة للمقدم، أو عجز عن القيام بنصيبه من العمل، فللنوخذا الحق في أن يخصم من حقه على قدر مخالفته وتقصيره، وبالعكس إذا وجد أحد من البحارة من يقوم بأكثر من واجبه بحيث يتفوق على زملائه من البحارة الآخرين فللنوخذا أن يكافئه تقديرا لنشاطه وتكون هذه المكافأة من أصل النول.

٧ـ يجب على النوخذا إذا تضررت سفينته لسبب ما وهو بعرض البحر ووصل إلى ميناء وأفرغ الحمولة لإصلاح السفينة، وإن مضت عليها المدة الزمنية الكافية لإصلاحها، ولم يكمل إصلاحها، أن يعمل على توفير سفينة أخرى، فإن لم يستطع فللتاجر الحق أن يشحن بضاعته في أي سفينة أخرى .

٨ـ على النوخذا أن يدفع إلى التاجر صاحب الحمولة نول البلد التي حصل فيها التنزيل .

٩ـ إذا وافق التاجر على تأخير حمولته إلى أن تصلح السفينة فيلزم التاجر بالامتثال وتحميل الحمولة وعليه النول كاملا.

١٠ـ البضائع التي يضرها الماء على اختلاف أنواعها فالتي ضررها زائد ليس عليها نول والذي ضرره خفيف ينظر به،

وأما الكمبار والأخشاب فيجري لها نول وإذا فقد منها شيء يجري على النوخذا نوله.

تعليق: ويرى الفقهاء هنا أن الاشتراط واجب على الطرفين لحفظ الحقوق، والحقيقة أن الاشتراط لضمان الحقوق قائم بين النواخذة والتجار فيما يخص الوقت والحمولة والمكان امتثالا لقوله تعالى: (بسم الله الرحمن الرحيم يا أيها الذين آمنوا أوفوا بالعقود أحلت لكم بهيمة الأنعام إلا ما يتلى عليكم غير محلى الصيد وأنتم حرم إن الله يحكم ما يريد ﴾ (المائدة)، وقول الرسول الكريم: (المسلمون على شروطهم، والصلح جائز بين المسلمين، إلا صلحا أحل حراما أو حرم حلالا).

١١- إذا اتفق نوخذا مع تاجر على تحميل مال واستلمه كامل العدد وعند القبض حصل فيه نقص فهو مسؤول عنه وإن تعمد تحميل مال اعتمادا على كلام التاجر دون توثيق أنه كامل وبعد ذلك ظهر أنه ناقص فالنوخذا ملزم بالنقص.

تعليق: يتضح لنا ذلك من خلال ما يرد بصيغة العقد المبرم بين النوخذا (الناقل) و التاجر (الشاحن للمال)، حيث ترد العبارة التالية " واذا لا سمح الله حصل نقص في (العدد) المال المذكور فاني ملزم بدفع قيمة ذلك النقص، و (عطية صمتين) اصلا ونقلا.

١٢- لا يسمح للنوخذا أن يضيف إلى حمولة سفينته حمولة أخرى إلا بعد مراجعة التاجر المحمل معه، اذا كانت السفينة مستأجرة بالكامل، ما لم يكن هناك اتفاق مسبق .

١٣- إذا اضطر النوخذا أن يرمي قسم من الحمولة التي في سفينته من جراء خطر داهم يخشى منه الضرر على السفينة والأرواح سواء في البحر أو البر، فعليه أن ما تبقى من الأموال يوزع على المحملين، وأما السفينة والبحارة فليس عليهم شيء ويضاف إلى ذلك التوضيح الآتي:

أ: على النوخذا تقديم تقرير مفصل إلى إدارة الميناء التي يصل إليها أولا.

ب: الاتصال بالتاجر أو الوكيل لإبلاغه بذلك.

١٤- الاموال التي يتم رميها ليس عليها نول.

١٥- إذا كان في السفينة بضائع لتاجر أجنبي، فحكمه حكم التاجر العماني.

الحالات الموجبة للرمي:

أ - الميحب: إذا اصطدمت السفينة بالأرض وحال ذلك دون

إمكانية تحركها، وقرر النوخذا أن الرمي سيخفف من حمولة السفينة ويساعدها على الارتفاع والإيجار فيحق له التخفيف من حمولة السفينة برمي جزء من الشحنة.

ب - الرياح والأمطار والأمواج: والخوف على السفينة من الغرق بسبب ثقل حمولتها فيحق ذلك وللنوخذا الرمي للتخفيف من ثقل السفينة.

تعليق: يجمع الفقهاء والعلماء على حرمة الأنفس قبل الأموال، فللنوخذا الحق في رمي بعض من الحمولة أو كلها إذا كانت الغاية حفظ الأنفس من غرق السفينة، لأن حفظ النفس مقدم على حفظ المال فالأنفس أحق بالحفاظ لأن من أحياها فكأنما أحيى الناس جميعا.

١٦- إذا ضم النوخذا بجارا أجنبيا (غير عماني)، بدون بروة معتمدا على كلام ذلك البحار من أنه ليس ملتزما مع أحد أو أن عليه دين، وبعد وصوله إلى أحد الموانئ ظهر نوخذا أجنبي من بلد ذلك البحار أو غير ذلك وادعى عليه بمال فلا يحق له التمسك به إلا إذا أراد دفع ما على ذلك البحار من دين، وأن يحتفظ للمدعي فضيلة سفره على هذا البحار.

١٧- إذا ركب بجار أجنبي في إحدى السفن العمانية، وأكد على مخالصته لنوخذاة السابق، وظهر نوخذا من بلده يدعي

عليه حقا، وسبق للنوخذا العماني أن اعطى ذلك البحار مبلغا من المال، يحق للنوخذا العماني استرداد المبلغ الذي دفعه لذلك البحار.

١٨-إذا ركب بحار أجنبي في إحدى السفن وانتهت مدة خدمته وخصم حسابه فدعواه باطله على من ركب معه البحار.

١٩- إذا اتفق أحد البحارة مع النوخذا على السفر وأخذ مبلغا من المال كسلفة، ثم توجه إلى نوخذا آخر واتفق معه على السفر، وقصده من ذلك التلاعب، فهذا البحار يجازى على عمله بالعقاب ويكون الاتفاق الأول هو المعتمد.

-٢٠يجب على النوخذا ألا يقبل وجود بحار معه بدون بروة (وثيقة مخالصة من نوخذا سفينة آخرعمل بها)، وإذا ضمه بموجب بروة يذكر فيها مبلغ الاتفاق، فهو ملزم بالدفع .

٢١- على النوخذا أن يتفق مع البحار على قرار السلف، حتى لا يحدث خلافا بعد ذلك، وإذا أخذ البحار بروة خالية من المبلغ المتفق عليه فدعواه بعد ذلك باطله.

٢٢- يجب على النوخذا إذا وصل إلى عمان وانتهى العمل في السفينة أن يحاسب البحارة على كامل حقوقهم، وهو مسؤول عن تحصيل باقي حقوقه في حال وجود بقية من حقوق له لدى

التجار، هذا إذا كان النوخذا غير مالك السفينة.
٢٣- إذا أحد من البحارة عليه بقية من السفر وركب (قطاعه أو رده) فالنوخذا الذي يركبه معه ملزم بتسليم المبلغ على قدر السلف المقرر.

٢٤- إذا وافقت السفينة لقطة في عرض البحر كالعنبر أو غيره فهي للنوخذا مع قيامه بإكرام البحارة حيث الأصل أنهم اتفقوا على مبلغ مقتطع للعمل (مقطاع) .

٢٥- إذا حصل اعتداء من بحار على زملائه أو بعضهم، أو النوخذا، فالبحارة ملزمون بمساعدة النوخذا على تأديبه.

٢٦- إذا يخشى من قيام البحار بفعل يخشى منه على الآخرين أثناء إقامته في السفينة فللنوخذا الحق في حبسه، ومن ثم إنزاله في أي ميناء، وأن وجد في ذلك الميناء سفينة عمانية فينزله معهم ويقدر للبحار من حاصل السفينة على قدر المسافة التي نزل فيها .

٢٧- النوخذا غير ملزم بإعطاء البحار أية مبالغ مالية، إذا كان ذلك البحار قد استلم سلفة مقدما تزيد عن ما يحتسب له.

٢٨- إذا اخذ أحد البحارة سلفة من النوخذا ،ولم يواظب على الخدمة فللنوخذا الحق أن يطرده، ويأخذ منه ما أعطاه إن كان

خاليا من طلب سابق وإذا عليه طلب سابق بموجب بروة فهو ملزم بها.

٢٩-إذا احتاج أحد النواخذة إلى نوخذا أخر يساعده لاجتياز مرحلة ما (كما يحدث عند نواخذة بعض سفن الخليج العربي التي تستعين بنواخذة من مدينة صور العمانية، فأجرة هذا النوخذا من مصاريف السفينة، إلا إذا اشترط النوخذا غير ذلك فهي على مالك السفينة أوالنوخذا حسب الاتفاق.

٣٠- إذا تعرضت السفينة لحادث أثر على بدنها في عرض البحر فللنوخذا الحق بأخذ الحاجة الضرورية لصيانتها، ويوثق ذلك في حساب السفينة، بشرط أن يكون النوخذا راكبا بالأجرة.

٣١- على النوخذا (المستأجر من قبل مالك السفينة لقيادتها) أن يمتثل لأوامر صاحب السفينة في تدبيره، بما لا يخالف قوانين الإيجار ،ولا تكون أوامره فيها ضرر على البحارة، مع امتثال البحارة للأوامر.

٣٢- لا يسمح للنوخذا أن يتصرف بالنقود (مصاريف السفينة وغيرها) بأكثر من سلفيات البحارة ومصاريف السفينة، وإذا بقي شيء من المبالغ المصروفة للنوخذا عليه إرجاعها إلى مالك السفينة.

٣٣- إذا بيعت السفينة لأجل سعر مغر للنوخذا (صاحب السفينة أو وكيله) فللبحارة كامل حقوقهم، وعليه إرجاع البحارة إلى وطنهم بسفينة أخرى، إلا إذا كان المشتري من عمان فهناك أكثر من وجه:

أ - إذا كان المالك الجديد من نفس المدينة وأراد الاحتفاظ بالبحارة للعمل معه، ووافق البحارة على ذلك فيتم الاتفاق على مقطاع جديد يبدأ من مكان شراء السفينة حتى العودة.

ب - إذا كان الشاري من مدينة أخرى فالمالك الجديد ملزم بإعادة البحارة إلى مدينتهم في حال الاتفاق للعمل عنده.

ج: في حال رفض بجار أو أكثر العمل مع المالك الجديد فالنوخذا السابق ملزم بإعادتهم إلى موطنهم، أكان المالك الجديد من نفس الدولة أومن دولة أخرى.

٣٤- إذا بيعت السفينة لسبب قهري أو لعدم صلاحيتها للإيجار فعلى النوخذا إرجاع البحارة إلى وطنهم فقط ،أو إعطاؤهم نولا وان بيعت بعد قبض ثمن فعلى النوخذا أن يحاسبهم عن النول بعد خصم مصرف رجوعهم إلى الوطن.

٣٥-إذا اتفق النوخذا مع أحد البحارة للعمل معه هذا الموسم ودفع له جزءا من الأجرة المتفق عليها (مقطاع)، لا يحق

للبحار الانتقال للعمل لدى نوخذا أخر إلا بشرطين:
أ ـ موافقة كتابية من النوخذا الأول بالتنازل عن البحار .

ب ـ على النوخذا الجديد دفع جميع المبالغ التي استلمها البحار، ويمكن إضافة مبلغ للنوخذا كترضية (غرامة).
أما إذا رفض النوخذا الأول التنازل عن البحار فيلزم ذلك البحار من قبل السنة بالعمل لدى النوخذا الأول طوال المدة المتفق عليها ولا يسمح له بالعمل حتى تنفيذ الجزاء مهما طالت المدة.

٣٦ـ أثناء عملية الإيجار وكان هناك سفينتان تسيران معا (سنيار) لا يحق لأي من السفينتين تجاوز السفينة الأخرى من جهة اليوش: مقدمة الشـــراع المربوطة (بمقدمة السفينة)، ويسمح له فقط بالتجاوز من جهة (الديمان: الجزء الخلفي من الأسفل للشراع والذي يكون مربوطا بالقيامي) .

٣٧ـ في حال وجود سفينتين تسيران جنب بعضهما البعض أو إحداهما تتقدم على الأخرى بمسافة قليلة وتستعد لدخول الميناء، لا يحق للسفينة الثانية الإسراع للدخول أولا للميناء.

٣٨ـ إذا اتفق نوخذا مع تاجر لنقل بضاعته من ميناء لأخر نظير سعر معين، ثم تقدم نوخذا آخر بسعر أقل، يغرم التاجر نظير انتظار النوخذا، إلا إذا تنازل النوخذا الأول عن حقه.

٣٩- إذا مرض النوخذا وكانت السفينة راسية في ميناء دولة ما، وأراد صاحب السفينة الإيجار، وتعاقد مع نوخذا جديد بالاتفاق مع النوخذا القديم، تلزم السنة مالك السفينة بدفع كامل أجرة النوخذا .

٤٠- إذا مرض النوخذا في بلده قبل الإيجار، وكان قد تسلم جزءا من أجرته، فعليه إعادة المبلغ الذي استلمه.

٤١- إذا كانت السفينة بعرض البحر وواقفة بسبب عطل ما في الدقل أو الشراع أو غير ذلك، ومرت عليها سفينة ولم تقف لمساعدتها رغم أن السفينة قد رفعت العلم الذي يبين أن هناك عطل بالسفينة ولا تستطيع الإيجار ومعرضة للخطر، فمن حق صاحب السفينة العاطلة أن يشتكي عليه عند رجال السنة، ويوجه له اللوم ويقاطع هو وأسرته و جماعته , إذا ثبت تعتمده عدم المساعدة.

٤٢- إذا تدخل نوخذا الحلال (مالك السفينة) في أعمال واختصاصات النوخذا (قائد السفينة) مما قد يعرض ذلك التدخل السفينة والموجودين على سطحها للخطر، على النوخذا قائد السفينة التخلي عن قيادة السفينة، عند وصوله لأقرب ميناء، والعكس صحيح، فإذا شعر مالك السفينة أن النوخذا قائد السفينة قد يعرضها والركاب للخطر، يقوم بإقالته من عمله وتعيين أخر بدلا عنه .

٤٣ـ لا يسمح بالصعود إلى السفينة بدون إذن النوخذا والاتفاق معه

ثالثا: السفينة :

السفينة: هي أداة الملاحة، ولها وضعيتها القانونية، ولها نصيب وافر من الاهتمام والحماية والرعاية، فالقواعد والآليات الواردة هنا تختص بحماية السفينة والحفاظ عليها ورعايتها

١ـ يلزم صاحب السفينة أن تكون صالحة وكاملة العدة والعدد للسفر.

٢ـ في حال تعرض السفينة لخلل ما أو حادث فجائي يخشى منه الخطر على السفينة والأرواح فيجب على النوخذا أن يبذل جهده لإنقاذ السفينة ويجب على البحارة القيام بواجبهم والامتثال لأوامر النوخذا سواء كانت لإسعاف سفينتهم الخاصة أو غيرها ومن يخالف ذلك يجازى ،وذلك وفق عوائد النواخذة وعاداتهم .

٣ـبعد معرفة مجموع حاصل السفينة " تخرج منه قيمة الماكل ومصاريف الموانئ (العشور) وغيرها، والباقي بعد ذلك يقسم إلى نصفين، أحدهما: للسفينة، و الثاني: للبحارة يقسم

على عددهم، أما الزيادة التي تعطى للبحارة فمنها ما يكون على قسم السفينة ومنها ما هو على قسم البحرية وتفصيل ذلك:

أولا: زيادة أسهم نفرين من السكونية وزيادة أسهم النوخذا والمعلم و المقدمي والبحارة وكل هذا على قسم السفينة.

ثانيا: سهم قارب النزول والطباخ من قسم البحارة.

تعليق: هذه الجزئية تطبق في مختلف مناطق عمان البحرية عدا مدينة صور والتي نظام المبلغ المتفق عليه مسبقا (مقطاع) في رحلات السفن الكبيرة، أما بالنسبة للسفن ذات النقل الداخلي بين الموانئ العمانية فيجري عليها نظام السهم.

٤ـ إذا تركت السفينة ميناء التحميل وحصل لها خلل في أثناء الطريق واضطر النوخذا إلى تنزيل الأموال المشحونة خشية الغرق فله الحق بذلك دون مراجعة أصحابها، ويجب على النوخذا أن يسرع بإخبار أصحاب الشحنة مفصلا، وان تعذر عليه ذلك فله الحق في التصرف لصالح الطرفين وجميع ما يلحق الشحنة من مصاريف التنزيل والتحميل تكون عليها وعلى السفينة ما يصرف عليها .

٥ـ إذا اضطر النوخذا أن يرمي قسم من الحمولة التي في سفينته من جراء خطر داهم يخشى منه الضرر على السفينة

والأرواح سواء في البحر أو البر، فعليه أن يتدارك الأمر والذي يبقى من الأموال يوزع على الشاحنين.

٦ـ الأموال المفقودة بواسطة الرمية فليس عليها نول، وأما السفينة والبحارة فليس عليهم شيء ما لم يبادروا بالمساهمة.

٧ـ إذا كانت في السفينة شحنة لشخص أجنبي فحكمه حكم أموال العمانيين.

٨ـ يجب على النوخذا عند اضطراره إلى الرمي:

أ: تقديم تقرير مفصل إلى إدارة الميناء التي يصل إليها أولا.

ب: الاتصال بالتاجر أو الوكيل لإبلاغه بذلك.

٩ـ إذا تعرضت السفينة لحادث أثر على بدنها في عرض البحر فللنوخذا الحق بأخذ الحاجة الضرورية لصيانتها، ويوثق ذلك في حساب السفينة، بشرط أن يكون النوخذا راكبا بالأجرة .

١٠ـ إذا كانت السفينة في البحر، وأصابها ضرر في جسمها أو آلتها واضطر النوخذا إلى استئجار من يجرها إلى أقرب مكان، سواء كانت سفينة شراعية أو غيرها، فيتم خصم الأجرة من مصاريف السفينة.

١١ـ إذا حدث حريق في السفينة فحكم أضراره حكم الرمية
١٢ـ إذا بيعت السفينة لأجل سعر مغر للنوخذا (صاحب السفينة أو وكيله) فللبحارة كامل المقطاع، وعليه إرجاع البحارة إلى وطنهم بسفينة أخرى . إلا إذا كان المشتري من عمان فهناك أكثر من وجه

أ - إذا كان المالك الجديد من نفس المدينة وأراد الاحتفاظ بالبحارة للعمل معه، ووافق البحارة على ذلك فيتم الاتفاق على مقطاع جديد يبدأ من مكان شراء السفينة حتى العودة.

ب - إذا كان الشاري من مدينة أخرى فالمالك الجديد ملزم بإعادة البحارة إلى مدينتهم في حال الاتفاق للعمل عنده.

ج - في حال رفض بحار أو أكثر العمل مع المالك الجديد فالنوخذا السابق ملزم بإعادتهم إلى موطنهم، أكان المالك الجديد من نفس الدولة أومن دولة أخرى.

١٣ـ إذا اتفق تاجر مع وستاد) صانع سفن (للعمل معه لصنع سفينة، فلا يحق للصانع الانسحاب أو التخلي عن العمل، إلا بالتراضي.

١٤ـ الاتفاق لصناعة سفينة يكون مع أحد وساتيد المول الذي يقوم بالبحث عن من يشاركه أو يساعده في العمل.

رابعاً: البحارة :

البحارة يقع ن يقصد بهم طاقم العمل، وهم عنصر أساسي ضمن طاقم الملاحة البحرية، ويقصد بالبحارة هنا ا كامل طاقم العمل على سطح السفينة عدا النوخذا، وهذه المجموعة مكونة من المقدمي والسكونية والكراني والطباخ والاولاد المتدربون للعمل كبحارة مستقبلا ممن أصبح لهم صفة قانونية بتواجدهم، وأهتم بهم المشرع العماني لآليات وقواعد ونظم العمل في الملاحة البحرية، حفاظا على حقوقهم وبيانا بواجباتهم .

١- لا يحق للمقدمي أو البحارة الاعتراض فيما أتفق عليه صاحب السفينة و النوخذا على السفر إلى أي جهة كانت.

٢- لا يسمح للمقدمي بمغادرة السفينة إلا بعد أخذ الإذن من النوخذا إن كان حاضرا، أما إذا كان النوخذا غائبا ونزل المقدم من السفينة بدون عذر شرعي فيعتبر مخالفا، وإذا تكررت منه المخالفات التي قد تسبب الضرر أو عدم قيامه بالواجب المناط به فللنوخذا الحق في عزله وجعله في عداد البحارة، ويعتبر ما أخذه من مقطاع زائد دينا عليه واجباً إعادته.
٣- يجب على البحارة القيام بواجبهم والامتثال لأوامر النوخذا سواء كانت لإسعاف سفينتهم الخاصة أو غيرها ومن يخالف ذلك يجازى، وذلك وفق عوائد النواخذة وعاداتهم .

٤- إذا قام بحار بمخالفة المقدم في أوامره، أو عجز، أو تكاسل عن القيام بما يسند إليه من عمل، ورفع أمره إلى النوخذا، يحق للنوخذا أن يخصم من حقه على قدر مخالفته وتقصيره .

٥- إذا لاحظ النوخذا أحد البحارة يقوم بأكثر من واجبه بحيث يتفوق على زملائه من البحارة الآخرين فللنوخذا أن يكافئه تقديرا لنشاطه وتكون هذه المكافأة من أصل النول.

٦- الشروط الواجبة في السكوني، سلامة البصر، المعرفة بأمور البحر، عارفا للديرة، قادرا على ضبط دفة السفينة (السكان) واتجاه مسار السفينة، منتبها لأية مفاجأة للرياح، هذا إذا كانت السفينة في البحر.

٧- في حال رسو السفينة فيكون حاله حال بقية البحارة في العمل بالوقت الذي هو مسؤول عن السكان، أما إذا انتهت مناوبته، فيجب أن يشترك مع زملائه من البحارة وإذا خالف ذلك عاجزا عن أداء واجبه، تطبق عليه أحكام المادة (٣).

٨- بعد معرفة صافي الارباح تخرج منه قيمة مواد التموين، ومصاريف الموانئ (العشور) وغيرها، والباقي بعد ذلك يقسم إلى نصفين احدهما للسفينة، والثاني للبحارة يقسم على عددهم.

٩- مبالغ الإكراميات التي تعطى للبحارة فمنها ما يكون على قسم السفينة وتفصيل ذلك:

أولا: زيادة أسهم نفرين من السكونية وزيادة أسهم النوخذا والمعلم و المقدمي والبحارة وكل هذا على قسم السفينة

ثانيا: سهم قارب النزول والطباخ من قسم البحارة.

تعليق: هذه الجزئية تطبق في مختلف مناطق عمان البحرية عدا مدينة صور والتي نظام المبلغ المتفق عليه مسبقا (مقطاع) في رحلات السفن الكبيرة، أما بالنسبة للسفن ذات النقل الداخلي بين الموانئ العمانية فيجري عليها نظام السهم.

١٠- إذا سافرت السفينة إلى ميناء ما، وتخلف عدد من البحارة، وألزم النوخذا بالسفر إلى ميناء التحميل، ولم يلحق بها المتخلفون من البحارة إلا بعد شحنها أو قرب الانتهاء، يخصم على البحارة المتخلفين من بقية أجرتهم .

١١- على النوخذا مكافأة البحارة الذي شحنوا السفينة لتحملهم مشقة الشحن (المادة ٩)، جزاء أتعابهم وتقدير ذلك موكل إلى ذمة النوخذا.

١٢- إذا غادرت سفينة من البلد إلى زنجبار مثلاً، ومرض أحد البحارة فيلزم النوخذا مراجعة اقرب طبيب إن تعذر علاجه في السفينة ،والعمل على علاجه بأقرب وقت ممكن، وبأقرب ميناء يصل إليه قبل زنجبار، وإن تعذر عليه ذلك عليه إرجاعه إلى بلده، ويقدر له النوخذا أجرته نظير تعبه على نسبة المدة التي قضاها في السفينة.

١٣- إذا أصيب البحار بكسر في أحد أطرافه أو عظامه بسبب العمل، فله الحق في الاحتفاظ أو الحصول على كامل المبلغ المتفق عليه ،بغض النظر عن المكان الذي حدث به الحادث، ويجب على النوخذا أن يبذل عنايته الكاملة للبحار وإنزاله في أي ميناء ويضعه في المستشفى للمعالجة ،وأن استلزم بقاؤه في المستشفى للعلاج فيزوده بما يحتاج إليه من مصرف ونول ويضاف إلى ذلك مصاريف العلاج إلى مصاريف السفينة إذا لم يتجاوز ذلك (٣٠٠) روبية، أما إذا زاد هذا المبلغ فتكون الزيادة على البحار، وعلى البحار بعد شفائه من مرضه أو إصابته أن يلتحق بسفينته مع أي سفينة عمانية أو غيرها وإذا لم يتيسر له ذلك ووجد سفينة راجعة إلى عمان أن يصحبها .

١٤- إذا نزل بحار بموافقة النوخذا، وحصل أمر موجب بسفر السفينة قبل انتهاء مدة الوقت المعين لرجوع البحار المشار إليه، فعلى البحار الإسراع في اللحاق بالسفينة مع

أول سفينة تغادر ذلك الميناء، فإن فعل ذلك كان حقه ثابتا وإن تخلف عن الموعد المحدد وسافرت السفينة عنه فليس له إلا مقدار أتعابه التي يقدرها النوخذا، ويسترجع جزاء المبلغ الزائد في حالة الزيادة.

١٥- إذا توفى بحار وهو في السفر، في مرحلة الذهاب أو الإياب فلورثته الحق في الحصول على كل المبلغ المتفق عليه بين البحار و النوخذا.

تعليق: إذا توفي بحار والسفينة في عرض البحر، ولا يوجد يابسة بالقرب من السفينة لدفن المتوفي، يغسل المتوفي ويكفن وتصلى عليه صلاة الجنازة، ويوضع له ثقل ويرمى في البحر، ولقد أيد هذا الرأي الكثير من الفقهاء والعلماء حرمة للميت، فلا يطفو وتتغير هيئته.

وبالنسبة لميراث البحار فقد عالج الفقه الاسلامي ذلك، فالشافعي يرى أن استحقاق ورثة البحار لإرث والدهم .

ويتفق الفقهاء أنه اذا مات المسلم في السفينة وهي في البحر فإنه ينتظر به إن كانوا يرجون أن يجدوا له موضعا في اليابسة يدفنونه فيه ،إلا أن يخافوا عليه الفساد لبعد اليابسة فيغسل ويكفن ويصلى عليه ثم يلقى في البحر ويشد على لوح إن كانوا يرجون أن يسيح إلى بلد قريب وإلا وضع له ثقل وألقي في البحر كما مر.

١٦-إذا تغيب أحد البحارة في موانئ الهند أو اليمن أو زنجبار دون إذن يكون مطالبا بالسلفة التي أخذها للسفر.
١٧- إذا تغيب بحار في أحد الموانئ، متعمدا غير راغب في العودة، تقيد أجرته حتى البلد الذي تغيب فيه.

١٨- يتم توزيع أجرة البحار، حاصل السهم على عدد أيام السفرة والناتج لليوم الواحد يضرب في عدد أيام غيابه فيخصم عليه، هذا البند يعمل به في الباطنة.

١٩- ذا احتاج النوخذا إلى بحار بديل للمتغيب فله أجرته التي يتفق عليها من ميناء الركوب.

٢٠- إذا رست السفينة في أحدى الموانئ مؤقتا، ولم تحدد المدة فيلزم البحارة بعد نزول النوخذا أن لا يغادروا قارب النزول (الماشوة أوالهوري) ويكونوا موجودين حتى رجوعه .

٢١- إذا تخلف أحد البحارة أو بعضهم واضطر النوخذا إلى السفر فله الحق في تركهم وهو غير مسؤول عنهم فيما يصيبهم من النفقات سواء التحقوا بسفينتهم أو غيرها، ومن لم يلحق بسفينته يعد هاربا وعليه إعادة المبلغ الذي يحدد من أصل المبلغ المتفق عليه، ويكون ملزما بالطلب الذي عليه ومستحق للعقاب.

٢٢- إذا هرب بعض البحارة أو ماتوا واضطر النوخذا إلى الاتفاق مع بحارة جدد لسد العجز الحاصل عل سفينتة، فلهؤلاء البحارة (المتفق معهم) مقطاع كامل من السفينة التي نزلوا منها برضا نوخذاها، ولهم أجرتهم التي يتفقون بشأنها من مالك أو نوخذا السفينة التي ركبوا فيها.

٢٣- لا يحق للبحارة أن يطالبوا بتقديم حساباتهم في مكان إلا بعد الوصول إلى عمان، وعند ذلك يحاسبون، وكل من ينزل من السفينة من دون إذن النوخذا يعتبر متغيبا وتطبق عليه (المادة ١٦، والمادة ١٧) .

٢٤- إذا أراد البحار النزول في احد الموانئ، ويدفع ما عليه من مال فلا يسمح له بذلك إذا اعتبر النوخذا أن الأمر سيضر بسفينته وما عليها من التزامات، وعليه إكمال سفره إلى عُمان .
تعليق: المادتين (٢٢) و (٢٣)، تطبق هذه الحالات في مدينة صور .

٢٥- إذا ضم النوخذا بحارا أجنبيا (غير عماني)، بدون بروة معتمدا على كلام ذلك البحار من أنه ليس ملتزما مع أحد أو أن عليه دين ،وبعد وصوله إلى أحد الموانئ ظهر نوخذا أجنبي من بلد ذلك البحار أو غير ذلك وأدعى عليه بمال فلا يحق له

التمسك به إلا إذا أراد دفع ما على ذلك البحار من دين، وان يحتفظ للمدعى فضيلة سفرة على هذا البحار .

٢٦- إن ركب بحار أجنبي في إحدى السفن وانتهت مدة خدمته وخصم حسابه فدعواه باطله على من ركب معه البحار. .

٢٧- إذا اتفق بحار مع نوخذا على السفر معه كبحار، وأخذ مبلغا من المال من النوخذا، ثم ادعى عليه بعد ذلك أحد بدين من أهل بلده فليس للطالب أن يؤخر البحار عن السفر.

٢٨- إذا اتفق أحد البحارة مع النوخذا على السفر وأخذ مبلغا من المال كسلفة، ثم توجه إلى نوخذا آخر واتفق معه على السفر، وقصده من ذلك التلاعب، فهذا البحار يجازى على عمله بالعقاب ويكون الاتفاق الأول هو الثابت.

٢٩- إذا وصلت سفينة إلى صور وفيها حمولة إلى مسقط أو غيرها، وأراد بعض البحارة النزول في صور، فلا يسمح لهم بذلك، بل عليهم مواصلة الرحلة إلى حيث نقل الشحنة التي في السفينة وتفريغها، ولكن يوجب تعويضهم فالاتفاق أصلا من صور إلى صور.

٣٠- يجب على النوخذا الا يقبل وجود بجار معه بدون بروة، وإذا ضمه بموجب بروة يذكر فيها مبلغ الاتفاق، وهو ملزم

بالتسليم وعليه أن يتفق مع البحار على قرار السلف، حتى لا يحدث خلافا بعد ذلك، وإذا أخذ البحار بروة خالية من المبلغ المتفق عليه فدعواه بعد ذلك باطله.

٣١- إذا النوخذا وصل إلى عُمان وانتهى العمل في السفينة، ملزم أن يحاسب البحارة على كامل حقوقهم، وعليه أن يعمل على تحصيل باقي حقوقه، وعليه تحصيل حقوقه لدى التجار، هذا إذا كان النوخذا غير مالك السفينة.

٣٢- إذا انتهى عمل بحار، ونزل من نوخذاه وبيده بروة فيها فصل جار، وركب مع نوخذا آخر، وسافر وبعد ذلك صار عليه مبلغ من المال لنوخذاه الثاني، وأراد البحار أن ينزل، فيلزمه أن يدفع للنوخذا الأخير مثل الأول، وإن رجع هذا البحار إلى نوخذاه الأول فعليه أن يدفع للأخير المبلغ الذي أخذه من أصل المقطاع.

٣٣- إذا كان على أحد البحارة مبلغ أو أكثر للنوخذا وعند السفر جاء أحدهم وطلب ممنه رخصة البقاء في وطنه أو الميناء الذي هو فيه فانه ملزم بما عليه.

٣٤- إذا أحد من البحارة عليه بقية من السفر وركب (قطاعه أو رده) فالنوخذا الذي يركبه معه ملزم بتسليم المبلغ على قدر السلف المقرر.

٣٥- إذا اصطدمت السفينة وتلفت، أو غرقت وظهر بحارتها في أحدى الموانئ، فعلى من في الميناء من السفن العمانية مساعدتهم على قدر استطاعتهم .

٣٦- إذا وافقت السفينة لقطة في عرض البحر كالعنبر أو غيره فهي للنوخذا مع قيامه بإكرام البحارة حيث الأصل أنهم اتفقوا على مبلغ مقتطع للعمل (مقطاع).

٣٧- إذا كانت اللقطة بقية شحنة سفينة غارقة، فالمال أن عرف أصحابه فيعاد لأصحابه ،وان لم يعرف أصحابه على من وجده حفظه لمدة عام مع الاعلان عن ما وجده ليظهر أصحابه .

تعليق: يلاحظ هنا أن نواخذة البحر في عمان ذهبوا إلى ما أتفق عليه فقهاء الدين الاسلامي في كيفية معالجة اللقطة المبينة في المادة (٣٤)

٣٨- إذا حصل اعتداء من بحار على زملائه أو بعضهم، أو النوخذا، فعلى جميع البحارة مساعدة النوخذا على تاديبه، وإذا يخشى منه في إقامته في السفينة فللنوخذا الحق في حبسه، ومن ثم إنزاله في أي ميناء، وإن وجد في ذلك الميناء سفينة عمانية ينزله معهم.

تعليق: تقدر للبحار من حاصل السفينة على قدر المسافة

التي نزل فيها في محافظتي الباطنة وظفار، أما في صور فيحاسب وفق نظام المقطاع .

٣٩- إذا أخذ أحد البحارة سلفة من النوخذا، ولم يواظب على الخدمة فللنوخذا الحق أن بطرده، ويأخذ منه ما أعطاه إن كان خاليا من طلب سابق وإذا عليه طلب سابق بموجب بروة فهو ملزم به.

٤٠- إذا هرب بحار، أو عمل ذنبا استحق عليه العقاب أو السجن سواء في السفينة أو في بلد أخرى وحكم عليه من قبل حكومة تلك البلاد بغرامة فهي عليه، وإن سجن وسافرت عنه السفينة بعد أن يكون النوخذا قد استنفذ كل وسائل مساعدته.
تعليق: للبحار استحقاقه من الحاصل إلى حد ذلك البلد الذي بقي فيه وفق النظام المعمول به في محافظتي الباطنة وظفار، أما في مدينة صور فيحاسب وفق نظام المقطاع.

٤١- في حال سجن بحار، أو تم تغريمه بسبب دفاعه عن السفينة، فالغرامة وما يلحقها من المصاريف تضاف ضمن مصاريف السفينة وأن تأخر البحار في السجن فحقه ثابت.

٤٢- في حال تخلف بحار في أحد الموانئ، وأراد السفر إلى وطنه مع إحدى السفن فليس له حق يدعيه بعد ذلك إلا إذا أراد النوخذا إكرامه.

٤٣- بعد الانتهاء من تسليم البحارة و النوخذا حقوقهم، وأخذ كل منهم بروة إخلاء طرف وظهر بعد ذلك زيادة أو نقصان في الحسابات على صاحب السفينة فالغلط راجع للطرفين ولو مضى على ذلك سنة كاملة.

٤٤- يجب على البحارة عند رسو السفينة في إحدى الموانئ عدم تركها خالية دون حراسة، أو واحد واثنين، بل عليهم تناوب وجودهم والنزول مناصفة.

٤٥- إذا بيعت السفينة لأجل سعر مغر للنوخذا (صاحب السفينة أو وكيله) فللبحارة كامل المقطاع، وعليه إرجاع البحارة إلى وطنهم بسفينة أخرى . إلا إذا كان المشتري من عمان فهناك أكثر من وجه:

أ - إذا كان المالك الجديد من نفس الدولة أو من دولة أخرى و أراد الاحتفاظ بالبحارة للعمل معه ووافق البحارة على ذلك فيتم الاتفاق على مقطاع جديد يبدأ من مكان شراء السفينة حتى العودة.

ب - إذا كان المشتري من مدينة أخرى فالمالك الجديد ملزم بإعادة البحارة إلى مدينتهم في حال الاتفاق للعمل عنده.

ج - إن رفض بجار أو أكثر العمل مع المالك الجديد فالنوخذا السابق ملزم بإعادتهم إلى موطنهم أكان المالك الجديد من نفس الدولة أو من دولة أخرى.

٤٦ـ إذا بيعت السفينة لسبب قهري أو لعدم صلاحيتها للإبحار فعلى النوخذا إرجاع البحارة إلى وطنهم فقط، وإن بيعت بعد قبض ثمن نول السنة فعلى النوخذا أن يحاسبهم عن النول بعد تنزيل مصروف رجوعهم إلى الوطن.

٤٧ـ إذا اتفق النوخذا مع أحد البحارة للعمل معه هذا الموسم ودفع له جزءاً من الأجرة المتفق عليها (مقطاع)، لا يحق للبحار الانتقال للعمل لدى نوخذا آخر إلا بشرطين:

أـ موافقة كتابية من النوخذا الأول بالتنازل عن البحار على النوخذا الجديد ودفع جميع المبالغ التي استلمها البحار، ويمكن إضافة مبلغ للنوخذا كترضية (غرامة) .

ب ـ أما إذا رفض النوخذا الأول التنازل عن البحار فيلزم ذلك البحار من قبل السنة بالعمل لدى النوخذا الأول طوال المدة المتفق عليها ولا يسمح له بالعمل حتى تنفيذ الجزاء مهما طالت المدة.

٤٨ـ هناك حدود لممارسة البحارة للتجارة بكميات بسيطة لا

يدفع عنها ثمن، أما إذا كانت الكميات كبيرة فهو أسوة ببقية التجار.

٤٩- في حال مخالفة البحارة لأوامر المقدمي، يقدم للنوخذا فيصدر حكمه، وقبل إصدار الحكم تجري محاولة للصلح وإذا لم يقبل به، والحكم يختلف حسب الشكوى، فإن كانت جناية تستحق العقاب البدني يأمر النوخذا بربطه إلى القافود (الحطبة التي يسند عليها الدقل) أو على الدقل مدة يحددها النوخذا، وإن كانت تستحق غرامة مالية تخصم من مستحقات البحار.

٥٠- أما إذا حدث خلاف بين النوخذا والمقدمي بسبب إهمال في عمله أو سوء معاملته للبحارة فيصدر النوخذا حكما عليه، ويصل الأمر إلى الإعفاء من منصبه وينزل إلى مرتبة بحار أو يفصل نهائيا ويعتبر مسافرا، ويحاسب ماليا حسب المسافة، وله الحق في طلب إعادة النظر في الحكم، فإن كان في بلده يحال إلى شيوخ السنة، وإن كان في أثناء السفر في ميناء آخر يعرض الأمر على لجنة من عدد من النواخذة، والحكم الذي تصدره اللجنة واجب التنفيذ.

٥١- إذا فصل البحار في مكان بعيد عن بلده يلزم النوخذا بإعادته أو تقديم أجرة نقله إذا رغب في العودة إلى بلده، أما إن كان يرغب في البقاء بذلك البلد حينئذ ترتفع مسؤولية النوخذا.

٥٢- الدفاع عن البحار يمارس بعض البحارة أنشطة تجارية

محدودة ومبالغ زهيدة كالأقمشة والبهارات وغيرها، فقد يشتري بعض البضائع من ميناء رست فيه السفينة التي يعمل بها، ثم يقوم ببيع تلك البضائع في ميناء آخر، يحدث أن يقوم بعض المشترين بمماطلة البحار بيدفع المبالغ المستحقة كقيمة للبضائع المباعة، والبحار ملتزم بوقت معين نتيجة لسفر السفينة، هنا يجب على النوخذا حماية حقوق بحاره ،والمطالبة بأمواله حتى لو استدعى الامر الاتصال بالسلطات المحلية في ذلك الميناء، ولا يجوز للنوخذا ترك البحار وضياع حقوقه.

خامساً: التاجر :

يقصد بالتاجر هنا هو صاحب البضاعة المشحونة، أكان متواجداً على سطح السفينة أو غير متواجد، وحفاظا على حقوقه المتمثلة في حماية البضاعة، أوجد المشرع العماني الآليات والقواعد التي تؤمن له الضمان في حماية بضائعه:

١ـ إذا ابحرت السفينة من ميناء التحميل وحصل لها خلل" في أثناء الطريق واضطر النوخذا إلى تنزيل الأموال المشحونة خشية الغرق فله الحق بذلك بدون مراجعة أصحابها، ويجب على النوخذا أن يسرع بإخبار أصحاب الشحنة مفصلا، وان تعذر عليه ذلك فله الحق في التصرف لصالح الطرفين وجميع ما يلحق الشحنة من مصاريف التنزيل والتحميل تكون عليها وعلى السفينة ما يصرف عليها، وعلى النوخذا تقديم تقرير لإدارة الميناء الذي وصل إليه.

٢- يجب على النوخذا إذا تضررت سفينته لسبب ما وهو بعرض البحر ووصل إلى ميناء وأفرغ الحمولة لإصلاح السفينة، فإن مضت عليها المدة الزمنية الكافية لإصلاحها، ولم يكمل إصلاحها، فللتاجر الحق أن يشحن بضاعته في أي سفينة أخرى، وفق العوائد المنظمة لمثل هذه الحالات وما تم الاتفاق عليه.

٣- يلزم النوخذا أن يحاسب التاجر صاحب الحمولة على نول البلد التي حصل فيها التنزيل فقط، وإن أراد التاجر تأخير حمولته إلى أن تصلح السفينة فيلزم التاجر بالامتثال وتحميل الحمولة وعليه النول كاملا، أما الأشياء التي يضرها الماء على اختلاف انواعها فالتي ضررها زايد ليس عليها نول والذي ضرره خفيف ينظر فيه، وأما الكمبار والأخشاب فيجري لها نول وإذا فقد منها شيء يجري على النوخذا نوله.
تعليق: ويرى الفقهاء هنا أن الاشتراط واجب على الطرفين لحفظ الحقوق، والحقيقة أن الاشتراط لضمان الحقوق قائم بين النواخذة والتجار فيما يخص الوقت والحمولة والمكان امتثالا لقوله تعالى: ﴿ بِسْمِ اللهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ أُحِلَّتْ لَكُمْ بَهِيمَةُ الْأَنْعَامِ إلا مَا يُتْلَى عَلَيْكُمْ غَيْرَ مُحِلِّي الصَّيْدِ وَأَنتُمْ حُرُمٌ إِنَّ اللَّهَ يَحْكُمُ مَا يُرِيدُ) (المائدة)، وقول: الرسول الكريم (الْمُسْلِمُونَ عَلَى شُرُوطِهِمْ ،وَالصُّلْحُ جَائِزٌ بَيْنَ الْمُسْلِمِينَ، إِلَّا صُلحًا أَحَلَّ حَرَامًا أَوْ حَرَّمَ حَلالا).

٤- إذا اتفق تاجر مع صاحب السفينة أو النوخذا على شحن السفينة سمكا مملحا مثلا من الجازر، فيجب على التاجر أن يبادر لشحنها خلال المدة المتفق عليها ابتداء من تاريخ بدء الشحن، أو بعد فراغ السفينة من تفريغ حمولتها السابقة، واستعدادها للشحن، فإذا مضت المدة المتفق عليها ولم يتم الشحن فعلى التاجر تعويض السفينة عن التأخير.

٥- إذا تم عقد اتفاق بين تاجر وصاحب السفينة أو النوخذا في أي بلد،على استئجار سفينته لشحن بضائعه، واستعد صاحب السفينة أو النوخذا للشحن ثم أراد الانسحب من الاتفاق، فالاتفاق ملزم له ولا يسعه الانسحاب، وعليه أن يدفع ما يناسب النوخذا التاجر منه كتعويض له كما يحكم بذلك أهل السنّة، وأن ابتداء النوخذا في شحن السفينة وحصل عجز من التاجر في إكمال الشحنة في المدة المعينة (المادة ١٧)، يحق للنوخذا مطالبة التاجر بتسليم النول كاملا، وإذا أخل النوخذا أو صاحب السفينة بمثل ذلك بدون عذر شرعي فيلزم بدفع نصف النول المتفق عليه للتاجر.

تعليق: يُفيد النواخذة في عمان، أنه نظرا لطبيعة الانسان العماني المتسامحة، فهم يخففون من قوة هذا الشرط ويعفون التاجر، والحقيقة هذه سمة راقية في التعامل، وبالتالي تجد صداها الايجابي لدى التجار فيقبلون على التعامل مع النواخذة العمانيين.

٦- لا يسمح للنوخذا أن يضيف إلى حمولة سفينته حمولة أخرى إلا بعد مراجعة التاجر المحمل معه، إذا كانت السفينة مستأجرة بالكامل.

٧- إذا نول تاجر سفينة من أي بلد كان، وتم عقد الاتفاق بين الطرفين على أن تذهب السفينة إلى البلاد الثانية لنقل الشحنة المتفق عليها من تلك البلد، وبعد وصولها مضت المدة المعينة في (المادة ٣) ولم تشحن، فالتاجر ملزم بدفع نصف النول المتفق عليه وصاحب السفينة حرفي سفينتة.

٨- إذا نول تاجر سفينة من أحد الموانئ، مثلا من أي بلد إلى زنجبار، ولما وصل إلى المكلا طلب التاجر سفرها إلى الهند فعليه أن يدفع نول زنجبار، وإن كان هذا الأمر متفق عليه ومكتوب لدى النوخذا وإن التاجر مخير فله نول الهند، وبعد وصولها إلى الهند أراد إرجاعها إلى زنجبار فيلزمه أن يدفع فرق نول المسافة من الهند إلى زنجبار والخيار للنوخذا.

تعليق: يرى الشيخ هلال بن حسن أن الشرط ملزم للطرفين، وعلى التاجر تعويض النوخذا بما يتفق عليه من أجرة جديدة للميناء الجديد.

٩- إذا نول تاجر سفينة إلى ميناء مومبي بالهند بدون شروط بين التاجر و النوخذا، ثم أراد التاجر بعد ذلك نقل حمولته إلى ميناء أخر أبعد من مومبي فيجري للنوخذا ما يضاف إليه من أجرة جديدة بعد الاتفاق.

تعليق: مما لاحظ في المواد (٦ - ٨)، يتضح أن العلماء اتفقوا على الطرف المخل بالعقد بين الطرفين أن يدفع للطرف الآخر أجرته أو تعويضه عن تأخير شحنة حمولته.

١٠- إذا اضطر النوخذا أن يرمي قسم من الحمولة التي في سفينته من جراء خطر داهم يخشى منه الضرر على السفينة والأرواح سواء في البحر أو البر، فعليه أن يتدارك الأمر والذي يتبقى من الأموال يوزع على المحملين، أما الأموال المفقودة بواسطة الرمية فليس عليها نول، والسفينة والبحارة فليس عليهم شيء، وإذا في السفينة حمل لشخص أجنبي فحكمه حكم أموال العمانيين، ويضاف إلى ذلك التوضيح الآتي:

أ - على النوخذا تقديم تقرير مفصل إلى إدارة الميناء التي يصل إليها أولا.

ب - الاتصال بالتاجر أو الوكيل لإبلاغه بذلك.

١١- الحالات الموجبة للرمي:

أ - الميحب: إذا اصطدمت السفينة بالأرض وحال ذلك دون إمكانية تحركها، وقرر النوخذا أن الرمي سيخفف من حمولة السفينة ويساعدها على الارتفاع والإيجار فيحق له التخفيف من حمولة السفينة برمي جزء من الشحنة.

ب - الرياح والأمطار والأمواج: والخوف على السفينة من الغرق بسبب ثقل حمولتها، فيحق للنوخذا الرمي للتخفيف من ثقل السفينة.

تعليق: يجمع الفقهاء والعلماء على حرمة الأنفس قبل الأموال، فللنوخذا الحق في رمي بعض من الحمولة أو كلها إذا كانت الغاية حفظ الأنفس من غرق السفينة.

١٢-إذا وصلت سفينة مثلا إلى صور وفيها حمولة إلى مسقط أو غيرها، واراد بعض البحارة النزول في صور، فلا يرخص لهم بذلك بل عليهم مواصلة الرحلة إلى حيث نقل الشحنة التي في السفينة وتفريغها، ولكن يجب تعويضهم فالاتفاق أصلا من صور إلى صور إذا كان كذلك.

١٣- إذا دخلت سفينة حدود ميناء ما، وفيها أموال للتجار،

وأرادوا جلبها بسرعة إلى الميناء أو إلى أي جهة كانت وأرسلوا لها مركب لتنزيلها وتحميلها وشحنها، دون أمر من النوخذا أو مالك السفينة فالأجرة على التجار، إلا إذا كان مالك السفينة أو النوخذا عينوا لها من يشحنها وينزلها فالأجرة من ضمن مصاريف السفينة.

١٤- إذا اتفق نوخذا مع تاجر على تحميل مال واستلمه كامل العدد وعند القبض حصل فيه نقص فهو مسؤول عنه وان تعمد تحميل مال اعتمادا على كلام التاجر انه كامل وبعد ذلك ظهر انه ناقص فالنوخذا ملزم بالنقص.

تعليق: يتضح لنا ذلك من خلال ما يرد بصيغة العقد المبرم بين النوخذا (الناقل) و التاجر (الشاحن للمال)، حيث ترد العبارة التالية واذا لا سمح الله حصل نقص في عدد المال المذكور فانه ملزم بدفع قيمة ذلك النقص، و(عطية صمتين) أصلا ونقلاً .

١٥- إذا اتفق نوخذا مع تاجر لنقل بضاعته من ميناء لآخر نظير سعر معين، ثم تقدم نوخذا آخر بسعر أقل، يغرم التاجر نظير انتظارالنوخذا الأول.

١٦- تتعرض السفن أثناء الإبحار للعواصف والأمواج

العالية، مما يضطر النوخذا إلى رمي بعض البضائع المحملة على السفينة في البحر للتخفيف عليها لتتجاوز الخطر يكون الوضع كالتالي :

أ - يعوض التاجر الذي رميت بضاعته في البحر من قبل النوخذا ولو بجزء يسير من المال.
ب - يشارك بقية التجار الموجودين في السفينة في تعويض ذلك التاجر عن بضاعته التي رميت بالبحر لأنها أنقذت بضائعهم.

ج - يساهم المسافرون في التعويض.

سادساً: أحكام عامة :

١- اثناء سير السفينة يجب أن ترفع علم الدولة التي تنتمي إليها.

٢- على النوخذا في حال انتشار مرض معدٍ في السفينة أن يرفع علما أصفر اللون في اعلى الصارية.

٣-إذا وافقت السفينة لقطة في عرض البحر كالعنبر أو غيره فهي للنوخذا مع قيامه بإكرام البحارة حيث الأصل أنهم اتفقوا على مبلغ مقتطع للعمل (مقطاع) .

تعليق: يلاحظ هنا أن نواخذة البحر في عمان ذهبوا إلى ما أتفق عليه فقهاء الدين الاسلامي في كيفية معالجة اللقطة المبينة في المادة ٣٤ وهذا الرأي ذهب إليه علماء الفقه الاسلامي عموما.

٤-إذا وافقت السفينة لقطة في عرض البحر كالأخشاب وغيرها سواء طافية أو تحت الماء، فالحاصل من ثمنها يضاف إلى النول وإن تبين صاحبها فتثمن ويؤخذ منها ما يتم الاتفاق عليه من ثمنها وتعطى لصاحبها، أما إذا كانت في نواحي عمان فيوزع بينهم على قدر التعب.

٥-إذا تعرضت السفينة لحادث أثر على بدنها في عرض البحر فللنوخذا الحق بأخذ الحاجة الضرورية لصيانتها، ويوثق ذلك في حساب السفينة، بشرط أن يكون النوخذا راكبا بالأجرة.

٦-إذا ركب السفينة ضمن المسافرين أو التجار رجل مع ولده أو أكثر أو أخوه وأكثر أو أبناء عمه، وبقيت عليهم بواقٍ من النول فهم مشتركون فيه وإذا عجز يوزع عليهم قدر محاملهم.

٧- أثناء عملية الإبحار وكان هناك سفينتان تسيران معا (سنيار) لا يحق لأي من السفينتين تجاوز السفينة الأخرى من جهة اليوش ،ويسمح له فقط بالتجاوز من جهة الديمان

٨- في حال وجود سفينتين تسيران جنب بعضهما البعض أو إحداهما تتقدم على الأخرى بمسافة قليلة وتستعد لدخول الميناء، لا يحق للسفينة الثانية الإسراع للدخول أولا للميناء.

٩- إذا كانت السفينة بعرض البحر واقفة بسبب عطل ما في الصاري أو الشراع أو غير ذلك، ومرت عليه سفينة ولم تقف لمساعدتها برغم أن السفينة قد رفعت العلم الذي يبين أن هناك عطلاً بالسفينة ولا تستطيع الإيحار ومعرضة للخطر، فمن حق صاحب السفينة العاطلة أن يشتكي عليه عند رجال السنة، ويوجه له اللوم ويقاطع هو وأسرته وجماعته.

١٠- المساعدة التي تقدم للإنقاذ تكون بغير أجر.

١١- السنيار:

أ: عدم قطع السنيار في البحر وجواز قطعها في الميناء .

ب: الالتزام بمساعدة من يحتاج المساعدة من نواخذة السنيار.
ج: التعاون فيما قد يتعرض له السنيار أثناء العواصف والقرصنة

د: إذا تأخرت سفينة من مجموعة السنيار على بقية السفن تخفيف سرعتها حتى اللحاق بهم.

هـ: إذا نفذ تموين إحدى السفن قبل الوصول إلى الميناء فعلى البقية مساعدته قدر الإمكان.

١٢ـ تسير سفن السنيار متتابعة الثانية خلف الأولى والثالثة خلف الثانية وهكذا، فقد يبلغ عدد سفن السنيار إلى ستة عشر سفينة، كحال ما قام به حسين بن غابش الجنيبي وحمد بن ناصر بن علي الغيلاني.

١٣ـ إذا قطع نوخذا عهد السنيار أثناء الإبحار يحق للمتضرر شكايته أمام شيوخ السنة، فيصدر الحكم بلومه وإدانته فيفقد ثقة البحارة فيه والتجار وملاك السفن، أما إذا تضررت السفينة التي قطع عنها السنيار، وإن كان نوخذاها قليل الخبرة فيلزم القاطع دفع تكاليف الصيانة.

١٤ـ قاعدة مرور السفن:
أ: إذا أقبلت سفينة سريعة وتريد تجاوز التي أمامها فعليها العبور من جهة ديمان الشراع وليس من جهة اليوش، لأن ذلك في العرف البحري تحديا وإهانة، مما قد يؤدي إلى الخلاف والشجار ويقدم المتضرر شكواه إلى شيوخ السنّة بعد العودة.

ب: أما أن كانا متقابلتين في خطين متعاكسين، فعليهما التجاوز من ناحية دامن الشراع وليس من اليوش .

١٥ـ الاستغاثة: يصادف أن تتعرض بعض السفن لخلل في السفينة، أو وجود مشكلة ما، فيرفع النوخذا علما على الدقل، حتى تراه السفن القادمة أو المبحرة في نفس المنطقة، كما

يقوم البحارة بالتلويح بقطع من القماش الأبيض، وعند وصول السفينة المغيثة يتقدم صاحب السفينة التي طلبت الإغاثة ويشرح مشكلته، وهناك حالات منها:

أ ـ قد يشك النوخذا المستغيث في صحة مجراه لقلة خبرته، فإن كانت السفينة المغيثة مبحرة في نفس اتجاه السفينة المستغيثة، تتقدم السفينة المغيثة وتتبعها الأخرى إن سمح نوخذا السفينة المغيثة بذلك، فرفضه قد يكون خوفا من تأخره نتيجة ارتباط تجاري أو غيره.

ب ـ فان لم يقبل نوخذا السفينة المغيثة، ولكن يوجد لديه من يعرف المجرى إلى الجهة المطلوبة للسفينة المستغيثة، وقبل بمساعدتهم بإرشادهم دون اعتراض من نوخذا السفينة المغيثة فيتم الاتفاق على أجرته للإرشاد وقيمة تكلفة إعادته إلى بلده، وهذه الحالة تنطبق على إذا كانت السفينتان متعاكستين في الاتجاه.

١٦ـ الارشاد و المساعدة التي تقدم لدخول الموانئ بغير أجر. وقد تميز النواخذة العمانيون من أبناء صور بمهارة الدخول خاصة في الموانئ التي تكثر بها الشعب المرجانية مثل ميناء سفالة (موزمبيق) في حالة النوخذا حمد بن علي الغيلاني (جابر)، أو ميناء شاتي جام (البنغال)، أو دخول مجاري الأنهار في أفريقيا لشحن الأخشاب.

١٧ـ التصادم:

أولا: في عرض البحر:

أ ـ إذا كانت السفينتان في نفس المسار على السفينة القادمة من الخلف أن تتجاوز من جهة ديمان الشراع وليس من جهة يوش الشراع ،فالسفينة المسرعة قد تصطدم بالسفينة المتقدمة والبطيئة السرعة إن تجاوزت من جهة اليوش لأي سبب، وهذا الأمر قد يحدث بقصد، وهنا يقع ما لا يحمد عقباه، وقد يتشاجر البحارة في السفينتين، وعلى المتسبب تحمل تكلفة الصيانة.

ب ـ أما إن كانتا متعاكستين في الاتجاه، فالسفينة التي باتجاه الريح ملائمة لمسارها عليها أن تفسح المجال للسفينة التي تكون الرياح غير ملائمة لها وذلك بالمرور من جهة الديمان أيضا، فإن تصادمت السفينتان على المتضرر اللجوء إلى شيوخ سنة البحر، التي تصدر حكمها ضد المخالف من النواخذة.

ج ـ إذا رست السفينة فعلى النوخذا اختيار موقع عميق، وعلى مسافة لا تتضور منها السفن الأخرى، وعليه أن يثبتها بجبل المرساة، وأن لا يكون طويلا، حتى لا تتحرك وتصل السفن الأخرى الراسية في ذات الميناء، فإن حدث أن الحبل كان طويلا وتحركت السفينة، ونبهم بحارة السفن الأخرى، ولكن سفينتهم اصطدمت بالسفن الأخرى أو إحداها، فالنوخذا ملزم بدفع تكاليف صيانة تلك السفينة أو السفن التي اصطدمت سفينته بسفتهم.

د ـ في الموانئ القليلة العمق التي ترسو بها السفن، يقيس البحارة

عمق البحر، وعليهم معرفة مدى استواء الأرض تحت سفينتهم، ثم يثبتونها بأعمدة خشبية، فإذا حدث الجزر، والسفينة غير مثبتة، وانقلبت على إحدى السفن الواقفة، فنوخذا السفينة المنقلبة ملزم بتكاليف صيانة السفن المتضررة.

هـ - إذا دخلت سفينة ميناء وهناك سفن راسية عليه أن يرمى المرساة لتقف سفينته قبل الوصول للسفن الأخرى وتصطدم بها، فإن حدث الاصطدام فهو ملزم بتكاليف الصيانة.
و: إذا كانت السفينة الراسية وبموقع آمن وانقطع حبل المرساة واصطدمت بسفينة أو أكثر، لا يلزم نوخذا السفينة الصادمة بتكاليف الصيانة، بحكم أن الأمر قضاء وقدر وليس إهمالاً.

تعليق: يتفق علماء الفقه الإسلامي باختلاف مدارسهم الفقهية، أنه في حال اصطدام سفينتين فكسرت إحداهما الأخرى ومات من فيهما و تلفت حمولتهما أو ما تلف منهما أو مما فيهما أو مما في أحداهما وغلب في أمر سيطرته على سفينته، فالشافعي يرى أن فيها قولين، الأول إما أن يضمن القائم في حاله تلك بأمر السفينة نصف كل ما أصابت سفينته لغيره.

ثانيا: التصادم أثناء الرسو في الميناء: تحدث حالات التصادم بين السفن أثناء الرسو في الموانئ عندما تكون سفينة قادمة وتصعب السيطرة عليها فتصطدم بالسفن الأخرى، وتحدث أيضا أثناء ربط السفن فتتحرك مرسيها بسبب التيارات المائية، أو عند سقوط الأخشاب التي تسندها فتميل وتصطدم بغيرها من السفن الراسية.

١٨ـ إلزامية الأحكام:

أي نوخذا له حق على نوخذا آخر نتيجة الاصطدام، له الحق في التقدم بشكوى لدى شيوخ السنة، فإذا صدرت الأحكام ولم يلتزم النوخذا الصادر ضده الحكم، اتجه شيوخ السنة إلى السلطة الحاكمة، لتنفيذ الأحكام، فإن أهملت السلطة تنفيذ الحكم، تتخذ ضد ذلك النوخذاعدد من إجراءات المقاطعة مثل:

أ ـ عدم تقديم أي مساعدة له .

ب ـ عدم مرافقته في الأسفار .

ج ـ عدم مجالسته في الموانئ.

د ـ عدم النظر في أي قضية يرفعها ضد نوخذا أخر.

وتبقى المقاطعة سارية حتى ينفذ الحكم، ويعترف أمامهم بخطئه ويعفى عنه.

١٩ـ إجراء إداري:
عند حدوث وفاة لأحد أفراد طاقم السفينة أو أحد ركابها من التجار أو المسافرين، يشكل النوخذا لجنة يرأسها في العادة المقدمي أو الوكيل، وبها عضوان، على أن يكون أحدهما من أقارب المتوفى إن كان له أقارب في السفينة، عمل اللجنة حصر جميع ممتلكات

المتوفى، ما يوجد في الصندوق و فرشه و أية بضائع يحملها معه في السفينة، كالنقود والأوراق و الوثائق، وتجمع هذه الممتلكات بعد الحصر وتسلم للنوخذا، الذي يحتفظ بها حتى وصوله إلى بلد المتوفي وتسلم لعائلته.

هذا على سبيل المثال لا الحصر ومصادر سنن البحر هي القران والسنة النبوية المطهرة والفقه الاسلامي والأعرف والعادات المتوارثة.

مهنة الصيد البحري

إن مهنة الصيد البحري في ولاية الخابورة هي من أهم المهن في الولاية إذ أغلب أهل قرى الخابورة الساحلية يعملون في صيد الأسماك على اختلاف أنواعها بأنواع مختلفة من الوسائل سنبسط القول فيها حسب المتيسر

أ ـ القوارب المستخدمة في الصيد بولاية الخابورة هي:

١ـ بدانة الحدقة: قارب لها شنيعة من الخلف ومن الأمام بوز.

٢ـ الهواري: قارب خشبي يستخدم للصيد ليس له سطاح بدل السطاح يستخدم له زفارة من الجريد.

٣ـ الشاش: قارب يصنع من جريد النخل بعد أن يخرس في البحر ويدفن في الأرض أياما ليلين ثم تسحل رؤوسه بسكين معقوفة حادة ثم يثقب بأداة حديدية يقال لها شكنة وتسرد الحبال في الثقوب ويصف الجريد بشكل متعاكس بحيث تكون مقدمة خزم الشاشة وخزم تفرها دقيقين متشابهين بخلاف وسطها يكون عريضا ويبنى قاع الشاشة وجانباها بالجريد وتوضع عليه العطف وتنصب الغصوص وتملأ بالكرب ويصف صفا محكم وبطريقة خاصة من قبل العارفين بصناعة الشاش ويغطى الكرب بالجريد المشكوك بالحبال ويعمل لها تريكان أي حواف جانبية مرتفعة على غطاء الكرب وبهذا تكون الشاشة صالحة للعمل.

أحجام الشاش أم أربع أي عطف تحمل شخصا واحدا وأم

ست وأم ثمان تحمل شخصين فأكثر وهكذا أم سبع ويقصد بأم خمس وست وهكذا حسب عدد العطفات والعطفة هي خشبة غليظة معروضة في عرض الشاشة فوق الغطاء وكل عطفة فوق الغطاء تقابلها أخرى في قاع الشاشة وتشد كل عطفة في قاع الشاشة إلى التي فوق الغطاء بحبل ويقابل كل عطفة غصان في جانبي الشاشة وتصنع الشاشة كلها من المواد المحلية.

ب ـ المعدات المستخدمة في الصيد لدى أهالي الخابورة:

١ـ التبن: قفة دائرية لها غطاء من نوعها تصنع من الغضف أو من خصوص النخيل يسف ثم يخاط بحبل من غضف أوليف النخيل يوضع به أدوات الصيد من الخيوط والمجادير (الميادير) والسكين والبلود المصنوعة من الرصاص.

٢ـ المياديف (المجادف): وهو ما يسير به القارب ويصنع من الخشب وهو عبارة عن خشبة طويلة مستديرة في طرفها الذي يكون ناحية البحر لوح يقال له صف مشدود بها بواسطة الحبال أو المسامير.

٣ـ المشط: هو حديدة معقوفة لها طرف حاد وهي مشدودة أي الحديدة بخشبة قوية بواسطة الحبال أو السلك يتناول بها الأسماك القوية عند وصولها إلى القارب.

٤ـ السكين: وهي تستخدم في القطع عند الحاجة.

٥ـ الخيوط: وهي جمع خيط مصنوع من النايلون يشد في طرفه الميدار (المجدار) أي الصنارة التي يصطاد بها الأسماك.

٦ـ اللياخ: وهي جمع ليخ وهي الشباك المصنوعة من الخيوط تستخدم في صيد الأسماك وهي متنوعة حسب نوع السمك المراد صيده.

٧ـ القراقير: جمع قرقور وهو قفص له عيون يصنع من جريد النخيل بعد تهيئته.

٨ـ الدوابي: جمع دوباية وهي على شكل القراقير تصنع من أسلاك الحديد الرفيعة وتكون بأحجام مختلفة يصطاد بها

٩ـ الدقل: هو الصاري ويكون في قوارب الشاش من خشبتين متقابلتين مربوطتان بجانبي الشاشة تلتقيان في الأعلى يرفع عليهما الشراع.

١٠ـ الشراع: يكون من قماش غليظ مثلثا أو مستطيلا.

١١ـ الموتار: الموتار هو خشبة غليظة يضرب بها السمك على رأسه لأجل قتله.

١٢ـ اليل: هو كيس من الشباك كبير يوضع فيه يصيد الضغاوي.

١٣ـ القطين: هو شبكة كبيرة تكون سعة عيونها حسب الصيد المريد صيده بالضغوة .

١٤ـ العمار: حبال الضغوة.

١٥ـ الشكنة: حديدة عريضة نوعا ما طرفها ألأمامي حاد لها مقبض من خشب تستعمل في إحداث ثقب في جريد النخل الذي يصنع منه الشاش.

١٦ـ المحيلة: خشبة طويلة غليظة يحمل بها الشاشة عند دفرها إلى البحر أو تشويرها إلى البر

١٧ـ اللواس: خشبة مستديرة توضع عليها الشاشة لرفعها عن الأرض.

١٨ـ الفاروة: شبكة صغيرة طولها عشرة أمتار تقريبا لها عيون صغيرة وعلى حافتها السفلى رصاص يصايد بها باليد.

١٩ـ المساو: حجارة صغيرة تجعل في طرف الليخ السفلي لإنزاله إلى قاع البحر.

٢٠ـ المد: حبل يكون في الجانب العلوي من الليخ والمنصب يشد عليه الغفو البوه الذي يغفي بالليخ أو المنصب يقابله حبل آخر أسفل الليخ أو المنصب تشد إليه الحجارة التي تسمى النساوة لتنزل بالليخ أو المنصب إلى أسفل.

٢١ـ الغص: خشبة تنصب في عرض الشاشة تربط بها ربطا محكما تجعل فيها المجاديف.

٢٢ـ عطفة: وجمعها عطف هي خشب غليظ نوعا ما يمد على عرض الشاشة.

٢٣ـ الرجي: هو دفع القارب من اليابسة إلى البحر يقولون ارجي (ارقي) الهوري أو القارب.

٢٤ـ التشوير: سحب القارب إلى اليابسة.

٢٥ـ الكاوي:

٢٦ـ الشنكلة: مجموعة من كرب النخل تربط معا تستعمل في غفو القطين أو المناصب والليخ.
٢٧ـ القرع: وهي ثمرة القرع تربى إلى أن تكبر وتيبس في أمها تستعمل لغفو القطنان والليخ والدوابي والقراقير.
٢٨ـ الخصف: وجراب يصنع من سعف النخيل كانو يضعون فيه السمك بعد صيده.

كيفية صناعة المناصب والليَاخ محليا:

تصنع اللياخ والمناصب من خامة يقال لها البي يؤتى به من الهند وتعطى نسوان الفريج بالوزن يغزلنه ويحسنها على محياس (آلة) ويصنعن منها خيوط مختلفة الأحجام أبو شدتين وأوبو ثلاث وأبو سبع شديد حسب حاجة الصيد ثم تطرق هذه الخيوط أي يصنع بها عيون المنصب أو الليخ بالمصلاخ (آلة) من خشب له إبرة كبيرة ويعملون منه اطرق (قطع) كل قطعة اثناعشر ذراعا فأكثر وعرض القطعة مائة عين ثم بعد الطرق تصبغ بالهك الذي يصنع من المحار(الصدف) بعد حرقه وسحقه وذلك بطبخه على نار جذوع النخل مدة ثلاثة أيام بلياليهن إلى أن تصير ألوانها صفرا ثم يغسلن من البحر ثم تفرد وتيبس ثم تركب القطع على بعضها فيكون العرض قطعتان والطول ست قطع فأكثر.

وطريقة نصب المنصب والصيد به:

يبنى المنصب على شكل عريش له ظهر ووجه وباب وردتان وضاية طولها خمسون مترا تقريبا تصنع من الحبال على شكل شبكة تمد من أحد جانبي الباب إلى تمام طولها ترهب السمك كي يتجه إلى باب المنصب ويدخل فيه ويشطن المنصب بالمراسي من جهاته الأربع وتصنع المراسي من الحصى الذي يؤخذ من الحجارة البحرية فيثقبونها ثقبين أحد الثقبين يشد فيه الحبل والآخر يضرب فيه المك والمك خشبة

غليظة طرفها مدبب كي تنغرس في الرمل حتى لا تنجرف مع التيار وشد المنصب كي يظل المنصب منتصبا ويكون في علاه بوه يغفي به وفي أسفله نساوة (حجارة) تشده.

ويطلعون لضك (جني) ما في المناصب من الصيد في اليوم خمس مرات الصبح والظهر والعصر وقبل المغرب والعشاء.

الصيد بالضغوة:

الضغوة: هي عبارة عن كيس شبكي كبير يبلغ عشرة أمتار تقريبا صغير العيون له ثلاثة أبواب من الأمام ومن الجانبين يصنع مما تصنع منه اللياخ (شباك) الصيد ولها ضايتان تصنع من الحبال على شكل شبك وبرايم وهي حبال ويزوى مجموعة من الناس يعملون بها وتنقل في قارب للصيد بها.

كيفية الصيد بالضغوة: تكون العاملة (الخشبة) مجهزة بالقطنان والضايات والبرايم واليلول وجميع العمار فإذا رأوا صيدا دشوا بها من أحد جانبي الصيد فيبدؤون بوضع حبل في البر من الجانب الذي دشوا منه يثم يقومون برمي الضاية اليسرى أو اليمن حسب مكان الدشة شيئا فشيئا وهكذا ثم يليتفون على الصيد من بحريه الجهة التي ينزلون فيها القطين وكذا يلتفون على الصيد من جهته الثالثة وهم ينزلون الضاية الأخرى إلى أن يصلوا إلى البر وإذا قصرت البرايم وفوها بأخرى ثم يقوم البحارة من جانبي الضغوة بجرها وسحبها

إلى البر بعد شرط القطين (ربط بابه) كي لا يخرج الصيد وهكذا يستمرون في الجر والسحب حتى إيصاله إلى البر فإذا وصلوا إلى البر فتحوا أبوابه الجانبية التي يسمونها فيز واحدها فيز بدأوا بإفراغ القطين في اليلول (الجلول) وأخذها إلى اليابسة ثم يقومون بنقلها إذا كانت برية أو عومة إلى أماكن التيبيس وبعد تيبيسها وضعوها في أكياس وباعوها وإن كان الصيد غير العومة والبريه نقلوه للبيع في الأسواق أو اشتراه القماميط منهم من مكانه.

وأصحاب عوامل الضغوة في الخابورة قديما:

١ـ أولاد سالم بن فريش الردنات وعلي بن محمد بن سعيد الرديني وسالم بن عبدالله الرديني من أهل عباسة من الخابورة.

٢ـ وأولاد عبيد بن جاسم زعاب أهل قصبية الزعاب.

٣ ـالحاج عبدالله بن واشد بن عبدالله القرطوبي الساكن قصبية آل بو سعيد.

٤ـ راشد بن خميس البريكي (اولاد علي) الساكن قصبية آل بو سعيد.

٥ـ سالم بن سعيد بن سالم القرطوبي (البحري) الساكن قصبية آل بو سعيد.

٦- خميس بن علي بن حمدان القرطوبي (الجني) الساكن قصبية اآل بو سعيد.

٧- سعيد بن سليم بن سالم القرطوبي(اولاد سليم) الساكن قصبية آل بو سعيد.

٨- سعيد بن سالم بن سيف السعيدي الساكن قصبية آل بو سعيد

٩- سيف بن محمد الحوسني الساكن قصبية الحواسنة.

الصيد بالفواري :

الفواري جمع فاروة وهي شبكة ضيقة العيون يكون في أسفلها حبل به رصاص وفي أعلاها قطع من خشب الأشخر مشكوك بخيط مربوط على المد الحبل العلوي للفاروة قد يصل طولها إلى عشرة أمتار يحملها مجموعة من الرجال الأقوياء الأشداء يدشون من شمالي الصيد أو من شرقية يلتفون على الصيد من بحريه وقد تكون في الدشة الواحدة أكثر من فاروة واحدة يدش على الصيد من جهة البر مجموعة من الرجال يبغشون (يطردون) الصيد إلى ناحية الفواري فإذا دخل الصيد على الفواري التفوا عليه وزموه ثم يأخذون إلى البر ويفرغونه في يلول (جلول) طبق من الشباك صنعت لذلك

الغرض وهكذا حتى يكتفون ويكون على صائدي الفواري مسؤول يسمونه مولم وتصنع الفواري محليا كما يصنعون اللياخ والمناصب محليا.

وأصحاب الصيد بالفواري أهل خور الهند وأهل محيضيب.

الصيد بالقراقير:

الصيد بالدوابي والقراقير الأقفاص المصنوعة من سعف النخيل تتكون الدوباية والقرقور من شبك له أعين على شكل مكب له قاعة مشدودة إليه مع عيدان من الحطب في الجوانب والقاعة والحافة ولها باب يؤدي إلى الداخل مخروطي الشكل مدخله واسع ومخرجه ضيق وتربط مراسيها بداخلها على قاعتها ويوضع بداخلها اليامار (الطعم) لجلب الأسماك وتنزل إلى البحر بحبل يجعل في طرفه نشر علامة لكي يتعرف عليها صاحبها فإذا دخل إليها السمك لا يحسن الخروج بسبب شكل الباب حتى يأتي إليها صاحبها ويخرجه منها.

الصيد بالخيوط:

الصيد بالخيوط (الصنارة) كانوا يصنعون خيوط الصنارة من خيوط القطن وذلك بغزل النساء لها وحيسها على محاييسس وتكسر بشدة بحيث تكون قوية ويعمل منها الخيط أبو ثلاث شدات وأبو سبع شدات وغير ذلك بالطول المطلوب وتصبغ بالخلال الحلك ثمر النخل غير الناضج ويردع الخيط

بأن يجعل في طرفه ميدار من الحديد والميادير منها الصغير والكبير والأكبر بحسب نوع السمك المطلوب صيده ويعمل للصنارة الواحدة ميداران فأكثر ويعمل فوق الترديع بلد من رصاص يك يسهل رميه ونزوله إلى باطن البحر ويوضع في الميدار يامر (طعم) لجلب السمك وهكذا تستمر عملية الصيد وتتم عملية الصيد من على الساحل أو بالطلعة ١٠الإبحار) إلى عرض البحر حسب نوع السمك المطلوب صيده والرزاق الله.

صيد الهيال:

صيد الهيال هو الصيد بواسطة مجموعة من اللياخ (الشباك) موصولة ببعضها بعضا مغفاية أي قريبة من سطح البحر بواسطة البوه يكون أحد أطرافها مربوطا بالقارب ويكون طرفها الآخر مطلوقا في البحر ويضل يجرها القارب ببطء وقتا من الزمن يقدر بساعات ثم ترفع شيئا فشيئا ويجنى منها الصيد.

الصيد على الشدود:

الصيد على الشدود وتسمى الشباج (الشباق) والشدود هي عبارة عن كمية من الحجارة توضع في مكان معين في البحر يوضع عليها أغصان من الأشجار محزومة ومثبة على تلك الأحجار والصخور بواسطة مراسي من الحجارة الكبرة ينبت على تلك الصخور الأغصان أعشاب بحرية تأتي

الأسماك ترعى منها ويتم وضع الدوابي والقراقير على ذلك الشد ويوضع في تلك الدوابي والقراقير طعم تحبه الأسماك فإذا دخلت الأسماك إلى الدوابي والقراقير لا تسن الخروج فيأتي الصيادون بين الحين والآخر لجني ما أمسكت دوابيه وقراقيره ويصطاد على تلك الشدود بواسطة الخيط (الصنارة).

مواسم الصيد:

نجاح رحلات صيد الأسماك بشكل أساسي على اختيار الوقت المناسب وفهم طبيعة الأسماك، حيث تُعتبر الأسماك من الحيوانات ذوات الدم البارد؛ لذلك يتأثّر نشاطها بدرجة حرارة الماء الذي تعيش فيه، فتكون خاملةً في المياه الباردة، لذلك يُنصح بصيد الأسماك في الأوقات التي يكون الهواء فيها دافئاً، خاصةً أنّ الديدان والحشرات التي تتغذّى عليها الأسماك تكون نشيطةً في هذه الفترة، كما يُفضّل صيد الأسماك في الصباح عندما ترتفع الشمس فوق الأفق أو في المساء، ويعتقد بعض الصيّادين أنّ الصباح مناسب لصيد الأسماك الكبيرة، في حين تُعدّ ساعات المساء مناسبةً أكثر لصيد الأسماك صغيرة الحجم.

أفضل فصل لصيد الأسماك تتأثّر أعداد الأسماك التي تقترب من سطح الماء بالموسم أو الفصل، ويعتمد الموسم المناسب لصيد السمك على المكان ونوع السمك المراد صيده؛ وفيما يأتي توضيح لإمكانية نجاح عملية صيد الأسماك في

الفصول المختلفة:

فصل الربيع: يبدأ من ٢١ مارس حتى ٢٢ يونيو تزداد فرص صيد الأسماك في نهاية فصل الربيع وفي وقت الغسق عندما يكون الجو دافئاً، وهو الوقت الذي تنشط فيه الحشرات التي تتغذّى عليها الأسماك، وفي هذا الوقت من العام تدفع الرياح المياه الأكثر دفئاً المحمّلة بفرائس الأسماك نحو الشاطئ؛ لذا يُفضّل الوقوف على الشاطئ في موقع موازٍ لاتجاه الرياح.

فصل الصيف: يبدأ من ٢٢ يونيو حتى ٢٢ سبتمبر يُمكن صيد الأسماك في فصل الصيف بنجاح في الفترات التي تنشط فيها الأسماك بسبب وفرة الطعام؛ أيّ قبل الشروق مباشرةً أو بعد الغروب، ولا يُفضّل الصيد خلال وقت ذروة الشمس لأنّ الأسماك تترك المياه الساخنة القريبة من السطح وتتجه نحو المياه العميقة التي تكون أبرد في هذه الفترة.

فصل الخريف: يبدأ من ٢٢ سبتمبر إلى ٢١ ديسمبر يُفضّل صيد الأسماك خلال فصل الخريف في فترة الغسق؛ لأنّ المياه تكون أكثر دفئاً نتيجة تعرّضها لضوء الشمس لفترة طويلة، ومن الجدير بالذكر أنّ الأسماك تنشط في هذه الفترة من العام وتتجه لتناول كميات أكبر من الطعام تحسّباً لنقص مصادر الغذاء في فصل الشتاء.

فصل الشتاء: يبدأ من ٢١ دسمبر إلى ٢١ مارس يُمكن صيد الأسماك في المناطق الدافئة على مدار العام بما في ذلك فصل الشتاء، أمّا في المناطق الباردة فيكون فصل الشتاء مناسباً فقط لصيد الأسماك من خلال عمل فتحة في الجليد إرشادات ونصائح لصيد الأسماك هناك مجموعة من الإرشادات والنصائح التي يُمكن الاستعانة بها لتحديد أفضل أوقات الصيد، وهي كالآتي: التعرّف على حالة المد والجزر في المنطقة، واختيار أوقات تغيّر المد والجزر للصيد لأنّه الوقت الذي تكثر فيه حركة الأسماك. تجنّب الصيد في أوقات الأمطار الغزيرة والجبهات الهوائية الباردة لأنّها تُقلّل من فرص نجاح عملية الصيد. التعرّف على خصائص نوع الأسماك المراد صيدها وتحديد الأوقات التي تنشط فيها، الأمر الذي يُساعد على تحديد الوقت المثالي لصيدها. الاستفادة من الأيام التي تهب فيها الرياح لأنّها تدفع فرائس الأسماك باتجاه الشاطئ، والوقوف باتجاه الرياح لمساعدة الطعم على الحركة بنفس اتجاه فرائس الأسماك ممّا يزيد من فرص جذب الأسماك للطعم.

سنن وأعراف أهل الصيد البحري:

أساس سنن الصيد البحري قائمة على الأمانة والتحاشم والاحترام أما في حال حدوث تعدي فتحل تلك التعديات بالصلح بينهم أو بواسطة العارفين بسنن الصيد الذين يسمونهم (سنة) ويقولون فلان راعي سنة بالطرق التالية:

١ـ المتسبب بالضرر غارم حسب تقدير العارفين بسنن البحر فيما لو قص دوابية أو لياخا أو مناصبا أو شدا على المتسبب إصلاح ما يمكن إصلاحه أو الغرم حسب تقدير العارفين بالسنن.

٢ـإذا صدم أحدهم قارب الآخر عليه إصلاحه إن أمكن وإلا فعليه الغرم.

٣ـ وإذا لقي أحدهم شيئا ضايعا للآخر كمنصب أو ليخ أو دوباية يسلمه لصاحبه دون مقابل هذا عرف بينهم متعارفون عليه.

٤ـ وغلبا ما يتم حسم الاضرار بالصلح بينهم وقل أن يلجؤوا إلى القضاء إلا في الأحوال النادرة جدا.

٥ـ وبما أن العمل في البحر متعب فتجد التعاون بينهم واضحا جليا في انزال قواربهم للبحر أو تشويرها (إخراجها من

البحر)أو تحميل اللياخ والدوابي في القوارب أو في تنزيل الصيد من القوارب يساعدون بعضهم بعضا بكل أريحية وهم مسرورون.

٦- ومن سننهم وأعرافهم وعاداتهم أن صاحب القارب يقوم بإعطاء حليات (سمك) لمن قام بمساعدته في تشوير قاربه إذا كان صيده كافي.

٧- ومن سنن أهل البحر وعادتهم أن الكبير العارف بالبحر مقدم وكلمته ماشية ويأخذون برأيه ومشورته احتراما وتقديرا له.

٨- ومن عاداتهم نادرا ما يلجؤون للقضاء ويسدون مشاكلهم بينهم بالصلح وبواسطة أهل السنن.

٩- ومن أعرافهم ووعاداتهم توزيع المردود المالي للقارب كالتالي: نصف المردود للقارب وزانة القارب من لياخ ودوابي ومناصب وغير ذلك والنصف الآخر للبحرية كاملا ما يدفعون منه شيئا للقارب.

١٠- ومن أعرافهم أن على صاحب القارب كل اصلاحات القارب والزانة وتجديدها من نصف مردود القارب.

١١ـ ومن أعرافهم لو أن صاحب قارب ضاع في البحر لأي سبب ولم يرجع فإن أهل الصيد يجتمون فزعة له ويجهزون قاربا أو قاربين أو ثلاثة أو حتى أربعة قوارب بالبترول والناس ويذهبون في عدة اتجاهات للبحث عنه سواء استمر هذا البحث يوما أو يومين أو ثلاثة فهم مستمرون بالبحث كأنما الواحد منهم الغائب ولده.

١٢ـ ومن أعرافهم وسننهم في الضغاوي مفردها ضاغية أنهم لا يضغون إلا في أماكنهم المحددة ويقال لا يضغي في هذا المكان إلا الفلانيون أو ضغوة فلان أو هذا مضغى فلان وإذا أرادوا أن يضغوا في غير أماكنهم ضغوا بأذن أهل تلك البلد مقابل يل (كيس كبير من الشباك) من الصيد حلى (أدم) لأهل تلك القرية.

١٣ـ وأصحاب الفواري إذا ذهبوا لمنطقة ثانية لا يضغون إلا بإذن أهلها ولأصحاب المنطقة حلا صيد (سمك).

١٤ـ ومن أعرافهم ما يجوز أن ينصب الأخر في وجه منصب صاحبه ويعدونه منجودا وغشمة بل يجب أن يتنحى عنه بمقدار لا يسبب لمن سبقه في المكان ضررا وذلك بأكثر من مائتي متر ويجوز له أن ينصب يمينه أو يساره.

١٥ـ ومن أعرافهم في الهيال أن لا يرمي الواحد منهم لياخة

وشباكه قرب لياخ وشباك الآخر بل يبعد عنه بأكثر من مائتي متر ومن يفعل ذلك يعد غشامة وغشمة وتعدي لأنهم يعدونه كانه سكر وقطع عليه رزقه.

١٦ـ ومن سننهم وأعرافهم من لقي آخر في عرض البحر خربانة مكينة قاربه وجبت عليه الفزعة له سواء من أسرته أو من أقاربه أو من قبيلته أو من جيرانه أو كان قريبا أو غريبا يعرفه أو لا يعرفه لا يتركه أبدا وإلا عد في حقه عيب ومنقود بل عليه مساعدته وبذل ما في الوسع من إصلاح محرك القارب الخربان ما أمكن وإلا فعليه أن يقلصه إلى أن يوصله إلى البر وعلى صاحب القارب المقلوص حشمة منه لقالصه أن يعطيه من صيده وإذا ما عنده صيد دفع له مالا حشمة منه له إذا قبل وإلا فبينهم المحاشم.

١٧ـ ومن أعرافهم الاستعارة بينهم موجودة في أشياء خاصة مثل حبل وضاية ومرساة وقارب مرة مرتين بحيث يكون صاحب القارب المراد استعارته في ذلك الوقت ليس محتاجا له هذا إذا كان قارب المستعير خربانا وزانة المستعير في البحر ولا تعار الشباك.

١٨ـ ومن أعرافهم أن يأخذ أحدهم من الآخر زانة صيد للعمل بها في البحر حسب الاتفاق في المقابل بالنصف بالثلث الربع.

١٩ـ ومن أعرافهم أنهم لا يظنون بما عندهم على بعضهم البعض بما يمكن إعطاؤه وهبته.

والعارفين بسنن أهل البحر في ولاية الخابورة:

ـ سعيد بن خلفان بن عواد الهنداسي
ـ وهاشل بن نصيب بن خربوش الهنداسي.

قرقور يصنع من جريد النخل يستعمل لصيد الأسماك الصغيرة.

دوباية مصنوعة من الأسلاك الحديدية للصيد الأسماك على ساحل قصبية آل بوسعيد من ولاية الخابورة ويظهر في يسار القارئ المسجد وعلى يمينه حصن قصبية آل بوسعيد مبني بالطين.

صيادون يصيدون بالضغوة في قرية عباسة من الخابورة وهي طريقة صيد هم مشهورون بها من قديم الزمان في الخابورة وكثيرا ما تجد في الخرائط القديمة وروزنامات النواخذة الكويتيين ذكر عباسة ضمن البنادر في ساحل الباطنة.

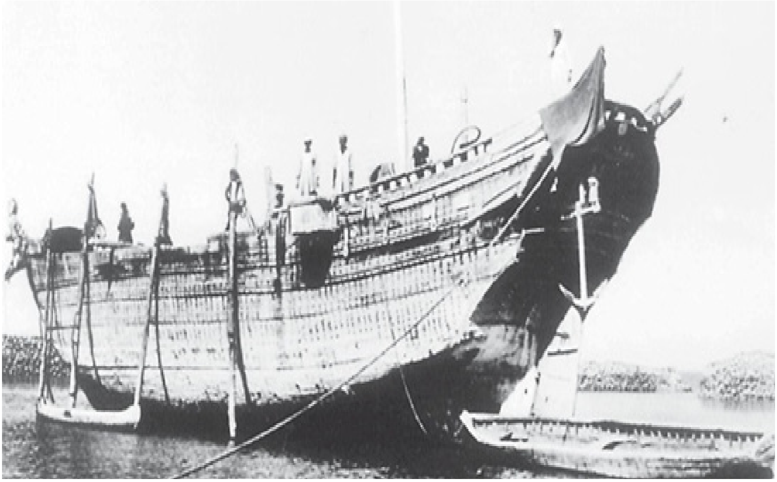
الصيد بطريقة الغل للصياد جمعة بن سعيد بن محمد الضباري على ساحل الرديدة.

صياد يصلح شباكه ويسمونها الروباة ويقولون: يروب.

أنواع السفن وأشكالها

سفينة من نوع بوصي

سفينة من نوع داو



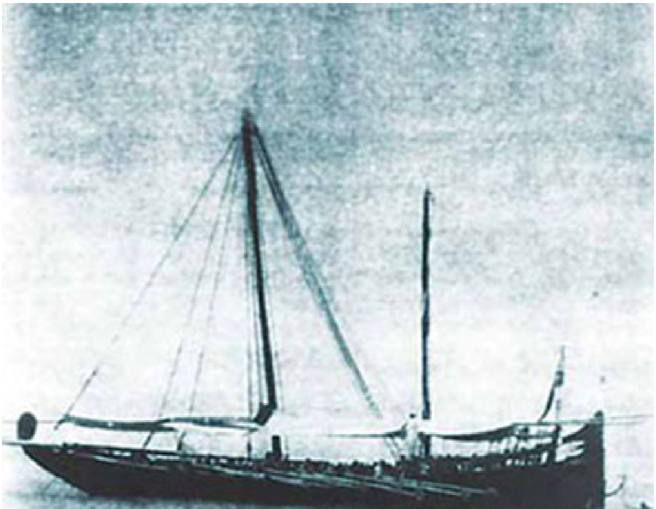
سفينة من نوع بغلة

سفينة من نوع غِنْية

سفينة من نوع بديني

سفينة من نوع بوم

سفينة من نوع صمعة



سفينة من نوع البتيل

سفينة من نوع بدن

سفينة من نوع جالبوت

سفينة من نوع سمبوق

سفينة من نوع شاحوف

سفينة من نوع شوعي

سفينة من نوع زاروقة

قارب من نوع ماشوَّة

قارب من نوع شاشة.

فنون أهل البحر وأهازيجهم

فنون أهل البحر هي نفسها الفنون الشعبية العمانية لكن بعضها تختص بعملهم في البحر يقولونها خلال العمل تخففا وتسلية وبعضها لما كونون في قراهم وحوارهم أيام أفراحهم وهي كا يلي

١ـ الرزحة: هي اللال يفتتحون هذا الفن بأن يصيح المعرب لال والصوف لاتختلف عن الصفوف في فن العيالة مثال على فن الرزحة قال: الشيخ شوين بن عامر الحوسني راعي الرديدة، والرديدة قرية ساحلية من قرى ولاية الخابورة:

نبغي نسافر ما دام الهبوب ولام
في بغلتن عــــودة ودقلـــها سكرة.
وثج عتادك لا يعبر عليـك الزاد
خايف على المحمل يلوث بعسكرة.

وقال أيضا الشيخ شوين:

عن مركبن لايث وسكانه انكسر
ما تنفعـــــه الديرة ولا تفيده النيوم.
يينا ومشينا فوج حمــرات الوبر
نقصي ديار الغالي حلوات العيون.

وقال الشيخ شوين:

روحي عيبني الميل لي ياني سطيح
وي رباعتي الليلة بشرع انيربه.

ورحوي بنول وبجطع لي خن الميان
وتيارتـــي مسك وزباد وعنبرة.

٢ـ العيالة: ويقال لها أيضا الوهابية عندنا أما في قطر والبحرين والكويت والسعودية يقال لها العرضة مع بعض الفوارق.
ومن شلاتهم في فن العيالة (الوهابية):
ياتنا الخيل في الدم تسبح		والتفج ما يوني نحيبه.
سلط الله على من حربنا		وكل طليبن يوادع طليبه.

ومن شلاتهم:
والله يو الخيال وسع لي الطريق
والخيل والشبان والباس الشديد.
ومن شلاتهم:
مشتاج لك ي الساحل الغربـــي
خليت أنا في بحـــرك شراعي.
ومن شلاتهم:
سبعين ليلة من بلدنا نمشــــــي
نمشي على الله وطاعة الرحمن.
ومن شلاتهم:
مرحوم يو شيخن توفى بالخميس
عصريتن والناس تسعى للصلاة.
وغير ذلك كثير.

٣ـ القصافي: هو فن يؤدونه حال المسير لما ينتقلون من مكان إلى آخر وهو عبارة عن شلات سريعة حماسية وهذه بعض الأمثلة على ذلك:

يو شيخنا ثور بنا صوب الذي خان العهود.
والا حمينا دارنا والا سكنـــا فـــي لحود.

ومن شلاتهم في القصافي:

شيخنا ما نصالح ماشي لازم علينا
والمحازم توارس بو عشر في يدينا

ومن شلاتهم

العلم بالدراسة والفعل بالسلاح
ما تفيد الحماسة عند نزع الرواح.

ومن شلاتهم:

يا نوخذنـــــا من بلادك شلنا
وتجلبت الديــــرة على سبعة رناج.
السيل وايد والبوراج صوبنا
والمويه عودة ما على المحمل عتاج.

ومن شلاتهم:

وصدق ما قال عنتر موتة العز جنة
لي يبى العز يظهرالصمع ينقلنه.

ومن شلاتهم:

يو شيخنا ما من طريج وسيوفنا سون طريج.

وغير ذلك كثير.

والظاهر أن هذه الشلات مشتركة بين أهل الساحل والحجر بل قد يكون الاشتراك أبعد من ذلك.

٣ـ فن المسبع:

قال عبيد بن ناصر بن مريش:

مركب خطف مار جالص وين سنياره
طالع من الخور جالص لوح بجـــاره
يا مركبن ضاع تيمه وضاعت أخباره
يا مركبن ضاع تيمه وضيـع الربـــان
يا مركبن ضاع تيمه وضايع السكـــان
كم يوش سافر وكله النول في النقصان
كم يوش سافر وكله النول في خســاره

رد عليه الشيخ شوين بن عامر الحوسني فيما بلغنا:

عن مركبن في البحر يمشــي بدواري
طالع من الهند ومجري على سحاري
لا يغيب التيم ولا يلحم علـــــى حاله
المركب لمركب لو ياه انبعـــت شاله
مشي بمكينه وعنده قدرة الباري

٤ـ والسيع:

٥ـ النهيم: فالنهيم أو النهمة واليامال فنون بحرية ترافق أهل البحر في الخليج العربي من البصرة والكويت والخليج بضفتيه

الغربية والشرقية وعمان واليمن وإلى الهند وزنجباروتؤدى تشجيعا وترفيها ومن أمثلة ذلك:

والنهام هو من يكرر اليمال «هوو يامال، يالله، قول يالله، هوو يامال»

نار في قلبي مورايه البحر ما أظـــن يطفيها.
تشتعل في لبة حشايا كوس والغربي يزاغيها.

قال الشاعر الإماراتي سلطان بن غافان آل علي:

هب وابرد يا هوى الكوسي هات لي م الصاحب بشارة.
لي خوين ساير الغوصـــي ع هيـــرن يا زيـــن محّارة.

قال:

با نشرج صوب الأيــــوادي لي شيرهم دوم يرعونه.
هب عود المــوز بنجـــادي لي تعلى مالت أغصونه.
سرت مصر وسرت بغدادي مثلها ـ ما ريت مزيونه.
بن علي لو يـــرّح فـــوادي لا تهقـــي إن الخفا دونه.

ويقول ناصر الكاس:

بي هم وبـــي علاتـــــي بي وزا من صاحب العينا.
غيرهن ماشـــي لذاتـــي يشفين الأمراض في الحينا.
هات تيـــن وهات ميواتي وهـــات رمـــان البساتينا.
آه والعـــزات عزاتـــــي يرحـــوا قلبـــي بسكينا.

ما على الفايــــت ندامتـــــي طير بـــــان وطير ما بانا.
وطير خفف في السماواتــي يشتكـــــي فرقـــا المحبينا.
هو حبي وهوب أنا وغيدي الوغـــد لي ينكـــر إحسانا.

أشرعة السفينة
بايب ربوع وخموسي من فضل مولاي وأقداره.
وفيه ترد المجموعة: «هيلي يا مال».
وهو يكرر «هوو يامال، يالله، قول يالله، هوو يامال»،

٦ـ الحدوة البحرية:

قال بن غافان الشاعر الإماراتي
يا أخوي يا عضيدي لا ترقد في السيوح.
وأرقد في ظل بـــارد بين الحشى والروح.
بسالك يا الكنــــدورة عن من خط ودرس.
قالت حسين الصورة لي في الرايح برز»

وقال بن غافان عند رفع الشراع:
وين المغني وين طـــراب الهـــوى
ترك الذي سوا الجواب ولا استوى.
ومن المدركة لين رأس الحد خطفنا
كلنـــا اصبيان ويـــاربي تسلمنـــا.

ويقول بن غافان عند تنزيل الشراع:

لي يبا لمدايح ايســوم عمـره سوم ويبـات ساهر ما ينام،
اسمعت حس الصايح ماهناني النوم نشيت من حلو المنام.

ومنها:

«هيالله، قل يالله، بخضع لخلي، خلي باردي، وبترك الدنيا، الدنيا ومافيها».

ومن الفن البحري القطري:

أم الحنايا يدفوها علــى السيف
كلها صبيــان تيـــر الميادي‍ف
ياريحين الغوص باسير وياكم
لى يروا الميداف بايـــر وياكم
لجعد على الفنه وسمع حكاياكم
يا نوخذاهـــم لا تصلب عليهم
ترى البحر بارد غصبن عليهم

قيلت في السفينة أم الحنايا ملك السردال القطري محمد بن خليفة المعاضيد.

٦ـ وهناك شلات سريعة تقال عند العمل وقد ويستخدم أيضا معها الطبل والبرغام في بعض الأحيان.

صورة من فن العيالة وركض عرضة الخيل بقرية الرديدة من الخابورة في أحد الأعياد القريبة سيراً على خطى آبائهم وأجدادهم.

الشيخ فيصل بن عامر بن شوين الحوسني وهو يستلم التكريم من فريق الرديدة في حفل العيالة وركض عرضة الخيل أيام عيد فطر السنة الماضية الذي أقامه الفريق على ساحل البحر بالرديدة ولازالت صورة السفينة والكرخ في مخيلة أهل الرديدة حاضرة في كل محفل ويظهر على يسار الشيخ فيصل المؤلف وعن يمين الشيخ فيصل علي بن عبدالله الحوسني.

بعض الأشعار التي قيلت في بعض البنادر والقرى الساحلية لشعراء من أهل الأسفار في البحار من بالخابورة:

قال عبدالله بن محمد العدواني رواية شنين بن محمد بن ضحي الرديني:

طلعنا من الدوحــة نبى دار السلام
ماحصلينـــا منهــا يوده ولا غناه.
الصير يينا ووافجنا الهبوب اعسام
مويـــن وشرتايـــن تعيبه ي ولداه.
ديره وصلنا لجينا الخشاب اخــزام
مـــا رخصونـــا كلن يعزمنا بعشاه.
ودبي يينا ورينا مـــا فيها مجـــام
فيــــها بناييـــــن ما قالـــوا لا إله.
أيش ادواعي يلسنـــا من ثمان أيام
مدري من البحرية وا مـــن النوخذاه.
والشارجة شفناها فـــي النظر جدام
ما حرك المكينة ولا عـــدل ميراه.
عيمان يينا ومـــرة خاطفــين العام
من زود بردن فيها مـــب بلد شراه.
رملة خطفنا ومرينا ف ليل الظلام
مـــا رينا بندر زاهـــي ابيع وشراه.

يينا دبا عاينـــا الخيـــام جيـــام
قالوا وصلت أروض الباطنة ي خواه.
ييـــنا سلامة والرب سلمـــنا بسلام
وجت الصبح ربعي يجيمون الصـلام.
الخور يينا ورينا بو ريـــش النعام
يتخطرن شروى تخطـــير القطـــاه.
في بو بجرة نزلنا شحنـــة الإسلام
تمرن شرى الجوهـــر يزايد مشتراه.
وصحار يينا ورينا بـــارزه الحكام
سبع المدن وهناك مطلــــــوبك تباه.
وصحم يينا وعلينا عالي البـــوام
أولاد حمزه يفرحـوا الخاطـــر تراه.
والديل يينا وعاينا الحصـــون جيام
كل واحدن واجف علـــى سيفه وقناه.
خور الملح نزلنـــا صندوج الضمام
بيشيب راسك لو شايف حسنه وغواه.
يينا الرديده ولا جينـــا ولاد الهام
انعومك ببن عامر وبن ناصـــر حذاه.
لخابـــورة يينا وعاينا الصري جدام
خذ لك مياري ما بين النعش واليـــاه.
لخويرات يينا وجالوا وصلو ا الاكرام
أهل الكرم واليـــود ما يلهـــم عداه.

يينا الحييـــره وجلنا نكـــس يا غلام
هذي دياري وما أبــــــى عنها غناه.
وان ييت فــــي لغليل فضي بالسلام
سلم على غرشوبن زاهــــي بحنـــاه.
والمحتــــرج بتييهـــا مع تمر قدام
شرجيها لعويدات حلـــوه ملتجـــاه.
بطحــــا ضيانن كنــــها فلي حمام
بيحلي كبده لي شرب ذيـــــك المياه.
يات الخضاري مشرج خذهن بالتمام
ارعات شرجا يسووا للخاطــــر ولاه.
بتييك بطحا هلال ل ف حرب اليمام
محمد وخوته اللي يمنعــون الزكـــاه.

قال محمد بن سلمان الرديني رواية شنين بن محمد بن ضحي الرديني:

سميت بالله خالــج السبع لجنــــان
خالج محمد أول بالجلـــم ممـــدود.
خالج منير الشمـس ومظهر الأديان
سبحان ربي خالـــج البشر وجـــدود.
مسكد بلاد السادة زاهية بكيتـــان
منها خطفنـــا واصبحنـــا ببو لهـود.
انهار ثالث بديـــرة ولاد اسنــــان

صـــــور العفية ديرة مرهفات اخدود.
الحد يينا جولوا لـــــي نسى القبطان
بتنا سهارى ونجيــــــس البحر ببلود.
يينا مصيرة موضوحه بشوف اعيان
طاحوا وراحـــوا لجينا الحسن مريود.
مرباط يينا واطلعنـــــا بلاث سنان
جحموا الرباعة وشكروا الخالج المعبود.
وظفار يينا ديرة برغـــش السلطان
نعمك بذاك الوالـــــي ماسك ع الحدود.
حافور سوت بالأزيب أمـــر بهتان
لمسلــــــم الله ما سارت سفن بردود.

لقاءات بالمشايخ

من اليمين إلى اليسار الشيخ عبدالله بن شوين بن عامر الحوسني فالشيخ عامر بن شوين بن عامر الحوسني فالمؤلف فسعيد بن عبيد بن حمدان المسعودي في لقاء أول أيام عيد الفطر المبارك من عام ١٤٤٤هجري في مجلسهم الكائن بالرديدة من الخابورة ودار خلال اللقاء الحديث عن السفن والأسفار وأهلها الذين كانوا بالرديدة وفنونهم وعاداتهم وتقاليدهم.

من اليسار الشيخ سعيد بن أحمد بن ناصر الحوسني على يساره المؤلف فعلي بن عبدالله بن ناصر الحوسني في لقاء المؤلف بهم يوم ثالث من عيد الفطر المبارك من عام ١٤٤٤هجري بمجلسهم بالرديدة ودار خلال اللقاء الحديث عن الأسفار والسفن وأهلها الذين كانوا بالرديدة وفنونهم وعاداتهم وتقاليدهم.

لقاءات بالوساتيد صناع السفن (النجارين)

لقاء مع الوالد حمد بن عبدالله بن حمد الحكماني، الساكن في قرية الرديدة، في ولاية الخابورة، محافظة الباطنة، أحد صناع السفن في سلطنة عمان والخليج العربي وعن يمينه خلفان بن علي بن خلفان القاسمي وعن يساره ابنه سعيد بن حمد بن عبدالله الحكماني.

لقاء مع الوستاد (النجار) سعيد بن عبيد بن حمدان المسعودي، الساكن قرية الرديدة، ولاية الخابورة، محافظة شمال الباطنة، سلطنة عمان، أحد صانع السفن في سلطنة عمان والخليج العربي وعن يمينه ولده حمدان بن سعيد وليه وأخوه سالم بن سعيد فأبناؤهم وعن يسار الوستاد سعيد خلفان بن على القاسمي.

لقاء بالعارفين بأعمال البحر

لقاء يوم رابع عيد الأضحى المبارك مع مبارك بن عبيد بن فريش السناني الساكن الرديدة عن يمينه المؤلف وعن يساره علي بن عبدالله بن ناصر الحوسني وقد كان الحديث مع مبارك عن أسفارهم في خشب الخابورة إلى إفريقيا والهند والخليج والمشاكل والضربات والأتعاب التي تصيبهم خلال إبحارهم في الخلجان والبحار والمحيط وقد سافر مبارك أيضا في سفن أهل الكويت إلى الهند وقد أفادنا كثيرا جزاه الله خيرا.

لقاء مع أهل البحر في مجلس عبدالله بن سعيد السناني بمنزله الكان بخور الهند من الخابورة ، والصورة من اليسار الأستاذ خليفة بن جميل الهنداسي، ويليه شنين بن محمد بن ضحي الرديني، ويليه سيف بن حميد بن زايد الهنداسي، ويليه عبدالله بن سعيد بن راشد السناني، ويليه المؤلف خلفان بن علي بن خلفان القاسمي، ويليه الأستاذ محمد بن علي بن محمد القاسمي، ويليه الأستاذ سالم بن عبدالله بن سعيد السناني، ويليه ولده حفص بن سالم السناني.

لقاء المؤلف بالجماعة زعاب من اليمين إلى اليسار يوسف بن سيف بن محمد بن سيف الزعابي فعبدالله بن سيف بن محمد بن سيف الزعابي فخميس بن علي بن محمد الزعابي فحسن بن عيسى بن سعيد بن عبيد الزعابي فالمؤلف فسعيد بن عبدالله بن سعيد الزعابي فحسن بن علي بن حسن الزعابي وذلك بقصبية الزعاب من الخابورة في تاريخ ١٨ / ٥ / ٢٠٢٣م وخلال اللقاء دار الحديث عن السفن والأسفار والنواخذة والغوص والغاصة والصيد ضمن موضوع الكتاب.

لقاء في مجلس مبارك بن حسن بن سالم القطيطي في قرية الخويرات من الخابورة بتاريخ ٣ / ٦ / ٢٠٢٣م مع العارفين من أهل البحر من اليمين مبارك بن حسن بن سالم بن خميس القطيطي فسليمان بن مطر بن حميد القطيطي فسالم بن عبيد بن حماد القطيطي فالؤلف فعبيد بن حمدان بن الشين بن خميس القطيطي ودار الحديث عن الأسفار في السفن الخشبية والغوص والصيد وأنواعه وقد أفادوا وأجادوا.

لقاء بالعارفين في البحر وأعماله بقصبية آل بو سعيد من الخابورة من اليمين إلى اليسار سالم بن سعيد بن سالم القرطوبي وسالم بن مبارك بن راشد القرطوبي والطفل معن بن عبدالله بن خلفان القاسمي فالمؤلف خلفان بن علي القاسمي فالدكتور إبراهيم بن عبدالله بن راشد القرطوبي فأفادوا وأجادوا.

لقاء المؤلف مع أهل البحر الجماعة الهناديس بخور رسل من الخابورة في منزل خليفة بن جميل بن علي الهنداسي من اليمين علي بن خليفه الهنداسي فعلي بن خميس الهنداسي فعمار بن خليفه الهنداسي فخليفه بن نصيب الهنداسي فمبارك بن راشد الهنداسي فخليفه بن جميل الهنداسي فالمؤلف خلفان بن علي القاسمي فخميس بن راشد الهنداسي فعلي بن عبدالله الهنداسي فعبدالله بن هاشل الهنداسي فأحمد بن جميل الهنداسي.

المراجع والمصادر

١- القرآن الكريم.

٢- الفتح المبين في سيرة السادة البوسعيديين ، تأليف حميد بن محمد بن رزيق بن بخيت، تحقيق عبدالمنعم عامر و د.محمد مرسي عبدالله، الطبعة الخامسة ١٤٢٢هـ الموافق ٢٠٠١م، طبعة وزارة التراث القومي والثقافة العمانية.

٣- حكم سلالة اليعاربة في عمان دراسة في التاريخ السياسي، ١٦٢٤ – ١٧٤٩ م، تأليف أ.د غانم محمد رميض العجيلي، الطبعة الأول ١٤٣٥هـ - ٢٠١٤م.الدار العربية للموسوعات.

٤- الخليج بلدانه وقبائله، تأليف س.ب.مايلز، ترجمة محمد أمين عبدالله، الطبعة الثالثة ١٤٠٦هـ - ١٩٨٦م، وزارة التراث القومي والثقافة العمانية.

٥- تاريخ اليعاربة في عمان للشيخ الدكتور سلطان بن محمد القاسمي

٦- أسياد البحار لحمود بن حمد بن جويد الغيلاني

٧- ثقافة الداو في المحيط الهندي لعبد الشريف

٨- سنة النواخذة (القواعد والنظم والآليات البحرية لدى نواخذة السفن العمانية)

٩- الروايات والمشاهدات

١٠(حكم سلالة اليعاربة في عمان دراسة في التاريخ السياسي، تأليف:غانم محمد رميض العجيلي ص٦٠ – ٨٧)

١١ـ معدن الأسرار في علم البحار، تأليف ناصر بن علي بن ناصر الخضوري، شرح وتحقيق حسن صالح شهاب، وزارة التراث والثقافة سلطنة عمان، الطبعة الثانية.
١٢ـ من تاريخ بحرية عمان التقليدية، تأليف حسن صالح شهاب، الطبعة الأولى ١٤٢٢هـ ـ ٢٠٠١م.
١٣ـ النونية الكبرى مع ست قصائد أخرى، نظم شهاب الدين أحمد بن ماجد، شرح وتحقيق حسن صالح شهاب، الطبعة الأولى، ١٤١٣هـ ـ ١٩٩٣م.
١٤ـ تاريخ اليعاربة في عمان ١٦٢٣ ـ ١٧٤٧م، تأليف الدكتور سلطان بن محمد القاسمي، منشورات القاسمي، سنة الطبع ١٤٤٣هـ ـ ٢٠٢٢م.
١٥ـ تاريخ أئمة البوسعيد في عمان ١٧٤٩ ـ ١٨٥٦م، تأليف الدكتور سلطان بن محمد القاسمي، منشورات القاسمي، سنة الطبع ١٤٤٤هـ ـ ٢٠٢٣م.
١٦ـ دليل المحتار في علم البحار، عيسى القطامي، الطبعة الرابعة ١٣٩٦هـ ـ ١٩٧٦م، مطبعة حكومة الكويت.

الفهرست

الموضوع	رقم الصفحة
المقدمة	٩
البحر في القران الكريم	١٣
البحر في السنة النبوية	١٩
البحر في أشعار العرب	٢١
علاقة الإنسان بالبحر	٣٠
التاريخ البحري في العهد الإسلامي	٣١
تاريخ عمان البحري في زمن اليعاربة	٤٢
الصراع البحري العماني- البرتغالي	٤٦
تاريخ عمان البحري في زمن دولة البوسعيد	٦٣
البحرية العمانية في عهد السلطان قابوس	٦٨
تاريخ الخابورة البحري	٧٠
تاريخ وكيفية صناعة السفن	٨٥
كيفية صناعة السفن الشراعية	٩٢
أجزاء السفن الخشبية	٩٥
أنواع السفن في عمان عموما	١٠٠
السفن التي كانت مستخدمة في الخابورة للأسفار	١٠٢
المعدات البحرية المستخدمة في السفن العمانية	١٠٣
صناع السفن بالخابورة	١٠٥

الألات التي يستخدمها النجارون لصناعة السفن	١٠٦
سفن الأسفار وملاكها	١١٦
النواخذة «قادة السفن»	١٢٤
يزاوي السفن	١٣٦
أدوات الملاحة في سفن الأسفار	١٣٨
الإبحار	١٤٥
مجاري بر اليمن	١٥٢
مهنة الغوص	١٥٦
الاستعداد للرحلة	١٥٨
بعض مصطلحات الغوص	١٦٣
أهل الغوص في ولاية الخابورة	١٦٨
موانئ وبنادر	١٧٦
حساب أهل البحر «حساب الدرور»	١٨١
الرياح الموسمية	١٩٢
مصطلحات بحرية عامة	٢٠٠
قصص و أحداث البحر المفجعة	٢٢٧
صفات أهل البحر	٢٣٣
علاقة أهل البحر في الخليج	٢٣٦
ملابس أهل البحر	٢٣٧
سنن أهل البحر	٢٤٠
مهنة الصيد البحري	٢٩١
أنواع السفن و أشكالها	٣١٤
فنون أهل البحر و أهازيجهم	٣٢٤

لقاءات بالمشايخ	٣٣٦
لقاءات بالوساتيد صناع السفن «النجارين»	٣٣٨
لقاءات بالعارفين بأعمال البحر	٣٣٩
المراجع	٣٤٦

أعمال المؤلف:

١ . الأسماء

٢ . عالم الإبل

٣ . ديوان الخيل

٤ . قيم القواسم

٥ . ترويض الخيل

٦ . حكم المناظرة

٧ . أحلاف القواسم

٨ . مدارس أهل السنة

٩ . معالم من مآثر القواسم

١٠ . مشجرة أصول القواسم

١١ . مشجرة المذاهب الأربعة

١٢ . الفيصل القاسم في أصل القواسم

١٣ . مشجرة ذرية الشيخ غازي القاسمي

١٤ . القواصم في الذب عن نسب القواسم

١٥ . الحسام الحاسم في شرف نسب القواسم

١٦ . وهذا الكتاب كتاب تاريخ الخابورة البحري